А. П. Александров

Критика теории владения морем

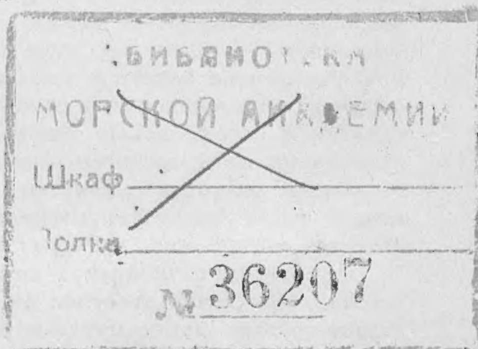
Военно-Морская Академия РККА
ЛЕНИНГРАД—1930

ВОЕННО-МОРСКАЯ АКАДЕМИЯ РККА.

А. П. АЛЕКСАНДРОВ.

КРИТИКА ТЕОРИИ ВЛАДЕНИЯ МОРЕМ.





ЛЕНИНГРАД
1930

ОГЛАВЛЕНИЕ.

Ленинградский Областлит № 56701. Тираж 350 экз. Зак. № 1160.

Тип. Гидрограф. Управл. Упр. В.-М. Сил РККА, зд. Гл. Адмиралтейства.

I. Значение вопроса.

Теория борьбы за владение морем составляет самое существо и основу т. н. «морской стратегии», сущность и «душу» всей теории ведения войны на море.

Зародившиеся впервые еще в эпоху англо-голландских войн 1652—1674 г. г.,—методы предварительного достижения владения морем для последующего беспрепятственного осуществления морской силой ее целевых операций на морском театре,—с ростом научных военно-морских знаний впоследствии были возведены в специальную «теорию владения морем» и на протяжении почти трех столетий продолжали оставаться *conditio sine qua non* всех вопросов ведения морской войны.

Сорок лет тому назад наиболее полно изложил и научно обосновал сущность теории владения («обладания») морем один из виднейших в свое время морских писателей, английский адмирал Коломб, чей труд «Морская война. Ее принципы и опыт» и посейчас считается одной из капитальнейших исторических работ по научному исследованию вопросов ведения войны на море. Исследование это появилось в русском переводе уже через четыре года после его издания (в 1894 году) и, вряд ли, есть необходимость приводить здесь длинные выдержки или хотя бы даже отдельные цитаты из этого труда, тем более, что все последующие авторы, чьи работы имеются в нашей военно-морской литературе, уже достаточно излагали и истолковывали взгляды Коломба в ходе своих исследований опыта форм и методов ведения войны на море. Нет необходимости здесь цитировать Коломба также и потому, что материал, которым оперирует автор, представляет сейчас в значительной своей части только исторический интерес, а интересующийся этим трудом читатель может обратиться непосредственно к первоисточнику.

Здесь следует отметить лишь то обстоятельство, что некоторые последующие авторы имели даже тенденцию переоценивать эту теорию настолько, что достижение владения морем—считали самой существенной ц е л ь ю морской войны.

Другие, ближе стоявшие к действительному пониманию первоисточников и сути дела, считают борьбу за владение морем

и достижение этого владения универсальным средством ведения войны на море, настоящими целями которой являются на самом деле: борьба за морские сообщения, операции против неприятельского побережья и т. п. Эти последние, вместе с Коломбом, считают, что для обеспеченного выполнения операций на море необходимо предварительное успешное разрешение борьбы за владение морем, понимая под этим владением создание такого положения на море, при котором неприятельская морская сила,—в результате-ли уничтожения или полного заблокирования,—не могла бы мешать выполнению всевозможных наших операций на данном морском театре.

Для нас представляет интерес именно то обстоятельство, что эта теория владения морем считается и посейчас некоторыми авторами непревзойденной и универсальной всеобъемлющей теорией, ориентирующей ведение войны на море,—незыблемым фундаментом, на котором покоятся основы, выводы и заключения науки и искусства морской войны.

Правда, уже в самое последнее время были сделаны некоторые попытки к ревизии этой теории, идущие в основном по двум направлениям.

Первое—отражено на страницах «М. Сб.»—в статье М. А. Петрова—«К постановке вопроса о малой войне»,—где автор, не отвергая в принципе теорию владения морем для сильнейших флотов, оспаривает лишь применимость ее к ведению войны слабейшим флотом [1]).

Второе, известное нам направление, хотя и признает наличие ряда поправок и изменений («брешей»), которые вносит современность в теорию владения морем, вместе с тем настаивает, однако, на сохранении и в современной обстановке при определенных условиях принципиальной значимости этой теории, охватывающей ведение войны на море в его целом и ориентирующей строительство и боевую подготовку военно-морских сил.

Признавая в общем положительную роль таких попыток к пересмотру и ревизии теории владения морем, однако, следует считать их совершенно недостаточными, так как они затрагивают лишь частности этой теории, не оспаривая ее принципиально, и не ставят весь вопрос в его целом по существу о неприменимости вообще теории борьбы за владение морем в современных условиях ведения войны на море.

---

[1]) Вот как определяет М. А. Петров свое отношение к теории владения морем: «... Опровергаем ли мы эту теорию в принципе? Нет. Основные штрихи, взятые в настоящей статье «на выдержку», не могут опровергнуть цельности самой теории, научности и обоснованности ее заключений...» «.... Где корни этой теории и для кого она действительно реальна? Нам не составит труда вывести заключение, что эта теория—*теория большого и сильного флота...*» («М. Сб.» № 3 за 1928 г., стр. 9—курсив М. А. Петрова).

Между тем, рассмотрение и принципиальная критика этой теории в целом имеет для нас далеко не только академический интерес, но и актуальное прикладное значение в выработке основных руководящих идей для практики военно-морского строительства и боевой подготовки военно-морских сил. Вопрос этот—вопрос об основной научной и практической установке.

В своем предисловии к книге П. В. Гельмерсена—«Операции на западных театрах» (РИО Морсил РККА, Ленинград, 1927 года) Б. Б. Жерве в следующем виде излагает сущность теории владения морем:

«... Необходимым условием для обеспеченного выполнения морской силой возлагаемых на нее стратегических задач, как самостоятельных, так и смешанных и совместных,—является предварительное успешное разрешение ею задачи борьбы за владение морем. Под владением морем понимается такое положение на море, когда неприятельская морская сила лишена возможности производить в море боевые операции, а наша сохранила за собой эту возможность. По степени достижения,—владение морем рассматривается морской стратегией в трех фазах:

1)—Абсолютное владение морем—когда неприятель вовсе не располагает морской силой, или же она полностью уничтожена нашими боевыми операциями. В этом случае наша морская сила получает полную свободу и обеспеченность при выполнении своих основных стратегических задач.

2)—Условное владение морем—когда неприятельская морская сила не уничтожена, но заблокирована в своей базе нашей морской силой. Пока эта блокада действительна, мы обеспечены от появления в море главных сил неприятеля; но отдельные его суда—крейсера, торпедоносцы и, в особенности, подводные лодки—могут прорвать блокаду и выполнять в море боевые операции,—что, при условном владении морем, и должна всегда учитывать морская сила, выполняющая возложенные на нее основные стратегические задачи.

3)—Спорное владение морем—когда оба противника сохранили за собой полную возможность производить в море боевые операции...» (стр. VI и VII) [1]).

---

[1]) Во избежание возможной в последующем путаницы в понятиях,—здесь уместно также привести определение другого термина: «господство на море», даваемое тем же автором. «... С понятием «владение морем» нельзя смешивать внешне созвучное ему, но совершенно различное по своему существу, другое понятие—«господство на море». Под «владением морем» понимается более или менее установившееся стратегическое положение на море, явившееся результатом предшествовавшей ему борьбы между враждебными морскими силами. Выражение же «господство на море» характеризует лишь соотношение в силах между враждебными флотами, которое не всегда еще совпадает с определившимися уже результатами борьбы между ними...» (там же стр. VII—VIII).

Развитие производительных сил, определившее появление, в течение мировой войны и в послевоенное время новых и усовершенствование существующих средств борьбы на море, далеко шагнувшее вперед развитие промышленности и, в частности, военно-морской индустрии и, обусловленные всеми этими факторами, новые методы борьбы на море—создали такое положение, при котором не приходится больше настаивать, как это будет показано дальше, на предварительном осуществлении владения морем, как на «... необходимом условии для обеспеченного выполнения морской силой возлагаемых на нее стратегических задач».

И больше того,—тенденции дальнейшего развития и совершенствования средств и методов борьбы на море толкают прогрессивную военно-морскую научную мысль на иные пути в поисках необходимых и возможных условий для обеспечения достижения морской силой возлагаемых на нее стратегических задач.

II. Абсолютное владение морем.

Достижение абсолютного владения морем, т.-е. осуществление полного уничтожения неприятельской морской силы, открывало для морской силы другой стороны возможности беспрепятственного проведения своих целевых операций на море при отсутствии всякой помехи со стороны противника. В этом случае морская сила, достигшая абсолютного владения морем,— получала полную оперативную обеспеченность при выполнении всех своих стратегических задач на море.

История знает весьма немногие примеры более или менее близкого приближения к достижению абсолютного владения морем.

Если говорить о наших морских театрах, то таким является, например, положение флота союзников на Черноморском театре в Восточную войну 1854—1856 г.г. после затопления русского Черноморского флота в Севастополе. В результате полученного таким образом абсолютного владения морем союзники имели возможность осуществлять свои целевые операции на море— перевозки десантных армий для осады Севастополя при полной обеспеченности морских коммуникаций союзников на Черном море.

Близким приближением к достижению абсолютного владения морем является также положение японского флота после уничтожения в Цусимском бою русской Тихоокеанской эскадры.

Однако, такое положение в отношении достижения абсолютного владения морем могло иметь место лишь до тех пор, пока, на базе общего развития производительных сил, морская сила являлась невосстановимым в короткий срок и непрерывно или трудно восстановимым средством войны.

Абсолютное владение морем, не достигнутое ни одной из борющихся коалиций уже во время мировой войны 1914—1918 г.г., является совершенно недостижимым положением и в современных условиях борьбы на море.

Уже во время минувшей мировой войны, а особенно в настоящее время,—не существует больше такого положе-

ния, при котором морские силы, понимаемые, как оперативная совокупность морского надводного и подводного флота, средств береговой обороны и морских воздушных сил,—являются невосстановимыми в короткий срок и непрерывно и невосстанавливаемыми практически средствами войны—на базе далеко шагнувшего вперед развития производительных сил, сообщивших этому восстановлению средств иную количественную и качественную сущность.

И эпоха парусного флота знает примеры строительства флота в относительно короткий срок. А начальный период развития парового флота, на опыте гражданской войны между северными и южными штатами Америки в 1861-65 году, показал даже возможность создания морской силы в течение самой войны (в начале войны в распоряжении правительства Северных штатов было 42 судна, включая и парусные; 4-го июля 1861 года—82, в декабре 1861 года — 264; 1-го декабря 1862 года—427; 7-го декабря 1863 года — 588, в декабре 1864 года — 671). (Чарльз Бойнтон «История американского флота»—т. I, стр. 122).

Тем не менее, именно эпоха империалистических войн характерна для непрерывного восстановления морской мощи современных государств на основе развитой промышленной базы. При этом современная эпоха дает иные и не только количественные (массовое и серийное производство), но и качественные показатели — (темпы строительства, строительство на основе широкого разделения труда и специализации отдельных областей промышленности в какой-нибудь узкой отрасли, строительная база, находящаяся в глубине страны, появление новых более совершенных средств борьбы на море и, в частности, воздушных сил, могущих действовать из глубины страны на морском театре).

Если в эпоху борьбы на море, предшествовавшую мировой войне, можно было быть уверенным, что раз морское могущество противника ниспровергнуто,—его флот уничтожен,—то в течение продолжительного времени (исчисляемого годами), а, быть может, и в течение всей войны, эта морская мощь не может быть восстановлена вновь,—то сейчас, следует сказать, что эта старая эпоха ушла в область безвозвратного прошлого. А в современную эпоху,—характерную для морских сил, возможностью непрерывного восстановления средств борьбы — легких сил флота, в частности, а морского воздушного флота, в особенности,—такое положение больше немыслимо.

Новые средства борьбы на море, производимые на базе широко развитой и чрезвычайно совершенной в техническом отношении тяжелой индустрии и военно-морской промышленности, — восстанавливаются беспрерывно и серийно. В относительно короткий промежуток времени возможна на этой базе постановка массового производства т. н. легких морских

сил, особенно морской авиации, торпедных катеров, подлодок небольшого тоннажа, миноносцев и т. п.

То обстоятельство, что географическое размещение военной промышленности на территории государства в качестве своей основной предпосылки имеет общие стратегические соображения и соображения стратегического прикрытия в особенности, а также возможность переброски таких средств войны на море из глубины страны на морской театр по железнодорожным и внутренним водным путям сообщения, — все это чрезвычайно способствует непрерывному восстановлению морской мощи государства на его морских театрах.

Уже мировая война дала ряд поучительных примеров непрерывного восстановления морской мощи государств на основе расширенного воспроизводства средств войны на море.

Уже не говоря об опыте С. Ш. А., построивших в короткий промежуток времени (гл. обр. в течение мировой войны) флот, равный по своему материальному могуществу флоту величайшей до того мировой морской державы Англии,—очень поучительны и некоторые цифровые количественные и качественные показатели, характеризующие строительство морских сил во время войны в таких странах, как Англия, Германия и Франция. К рассмотрению этих показателей мы и обратимся.

Так, «Encyclopaedia Britannica» (Vol. 32, стр. 429) в главе «Ship and Shipbuilding» приводит сводную таблицу количества и тоннажа военных судов, приданных британскому флоту в продолжение войны.

Общее количество, включая сюда и не показанные в таблице корабли, составляло 1 513 единиц с общим приближенным водоизмещением в 2 356 000 тонн. По отдельным классам судов, вступившие в строй и погибшие за время мировой войны корабли распределялись, как это показано в приводимой таблице.

Французский морской министр (во время мировой войны) Жорж Лейг приводит некоторые общие показатели строительства французского флота за время войны.

В 1914 г. французский военный флот имел лишь 300 единиц кораблей в своем составе, а в течении войны в его состав было привлечено еще до 1 300 единиц различных судов. Кроме того, из арсенала французского морского ведомства были вооружены артиллерией за время войны 13 000 торговых судов. За время мировой войны Франция потеряла 10 больших кораблей: броненосцев и крейсеров и 128 прочих боевых единиц: легких крейсеров, миноносцев, подлодок, сторожевых судов. (Из предисловия Лейга к книге Лоранса «Précis d'histoire de la guerre navale 1914-1918». Рецензия Бориса Серебренникова в «М. Сб.» № 6 за 1929 г.).

Как данные «Британской энциклопедии», так и цифры Лейга дают общее суммарное представление о характере пополнения,

Британские военные корабли, вступившие в строй и погибшие за время с 4-го августа 1914 г. по 11-е ноября 1918 г.

КЛАССЫ и ТИПЫ.	Вступили в строй.		Погибли.	
	Количество.	Тоннаж.	Количество.	Тоннаж.
1. Лин. корабли (Battle-ships)	15	395 000	13	201 000
2. Лин. крейсера (Battle cruisers)	3	81 000	3	63 000
3. Крейсера (Cruisers) . .	3	56 500	13	158 500
4. Легк. крейсера (Light cruisers)	36	143 000	12	46 000
5. Мониторы (Monitors) . .	40	126 000	6	14 000
6. Авиаматки (Aircraft carriers)	8	67 500	3	27 500
7. Лидеры (Flottilla leaders)	28	45 500	3	5 000
8. Эсминцы (Torpedo boat destroyers).	255	273 000	64	52 000
9. Подлодки (Submarines) .	146	151 500	54	43 500
10. Сторожевые суда различных типов (P. and P. C. boats and Sloops)	187	195 000	20	23 500
11. Тральщики различных типов (Paddle mine sweepers and Twin screw mine sweepers)	89	70 500	Сведения о погибших судах этих классов и типов не приведены.	
12. Канонерские лодки (Patrol gunboats) . . .	30	27 000		
13. Наливные суда (Oilers and petrol carriers) . .	67	436 000		
14. Вспом. суда (Walers, trawlers and drifters) .	382	173 500		

усиления и восстановления морской мощи на опыте Франции и Англии в мировую войну. В этих приведенных данных не затронут вопрос о темпах этого восстановления морской мощи.

Более дифференцированно характеризует общий процесс и темпы восстановления морской мощи германский автор Михельсен (бывший в конце мировой войны начальником

германского подводного плавания), использовавший в своем труде, посвященном подводной войне, ряд значительных английских, французских, немецких и американских источников, изданных в последнее время. В этой работе, вышедшей недавно в Германии, автор приводит интересные цифры, характеризующие темпы строительства подводных лодок в Германии во время мировой войны 1914—1918 г.г.

Впервые в 1910 г. в Германии был дан заказ на 8 подводных лодок, и к началу войны 1914 г. в рядах флота была лишь 21 лодка (стр. 2) [1]). С некоторым напряжением судостроительной промышленности, — первоначальные сроки постройки лодок исчислялись: для малых лодок, при готовых моторах без сборки, — в три месяца (май — июль 1915 г.) и для больших лодок—в полтора года—общая готовность с момента закладки до вступления в строй (конец 1914 и начало 1915 г.). Уже в середине 1915 г. темпы строительства были усилены, и пять лодок для Австрии *U*66—*U*70 были построены в Киле в течение осени 1915 года (стр. 49—50).

Резко повышаются в возрастающей прогрессии темпы восстановления и строительства подводных лодок с переходом на серийную постройку после выработки определенных стандартных типов.

С марта по декабрь 1916 г. морское командование получало уже в среднем 10 подлодок в месяц (стр. 59). К концу 1917 года общее количество подлодок в строю дошло до 132-х единиц и строющееся пополнение покрывало потери лодок (потери лодок в 1917 г. в среднем 5 единиц в месяц, а в 1918 г.—8 в месяц, без дальнейшей повышательной тенденции).

После образования в 1917 году Управления подводного плавания,—промышленности был дан заказ на 320 подлодок (в декабре 1917 г. на 120 лодок и в июне 1918 г.—на 200 лодок), имевший быть выполненным и без возвращения судостроительной промышленности квалифицированной рабочей силы, призванной в войска. Первые из этих заказанных лодок вступили в строй осенью 1918 года и с ноября 1918 года ежемесячный прирост лодок должен был составлять от 13 до 22-х единиц. Количество лодок на боевой работе с января по ноябрь 1918 г. колебалось от 112 до 128 единиц в месяц (стр. 67—70).

Несмотря на уже достигнутые к тому времени значительные темпы в строительстве лодок, представители германской тяжелой индустрии на заседании в морском министерстве в июне 1917 года заявляли, что промышленность могла бы справиться с постройкой двойного количества лодок (т.-е. на 200 подлодок больше, чем было фактически построено), а командование

---

[1]) Ссылка на страницы книги Михельсена приведена по немецкому изданию.

считало, что учебный отряд и школа подводного плавания могли бы за время постройки подготовить нужный для этого количества лодок личный состав, хотя бы и с некоторым ущербом для надводного флота (протокол заседания в морском министерстве от 14/VI — 1917 года). В качестве необходимого требования для дальнейшего строительства усиленным темпом, выдвигался вопрос о возвращении промышленности 69 000 рабочих-судостроителей, призванных в армию.

После утверждения т. н. «большой программы Шеера» — 1/X—1918 г.,—промышленности (11-ти заводам) был дан заказ на 376 подлодок; при этом ежемесячная продукция подлодок, расценивавшаяся в октябре 1918 года в 13 единиц, в апреле 1919 года должна была достигнуть 22-х единиц в месяц, в августе 1919 года уже 33 подлодки в месяц и с декабря 1920 года — 37 лодок в месяц (стр. 124 — 132).

В общем за время мировой войны было заказано 811 подлодок, больше половины которых так и не вступили в строй, в виду окончания войны; погибло же за время мировой войны 199 лодок.

Если даже оговориться относительно некоторой возможной неточности тех цифр ежемесячной продукции лодок, которые приведены в работе Михельсена и иных приводимых им цифр; если даже признать, что такое производственное напряжение было возможно лишь на материальной базе высоко развитой и технически совершенной германской индустрии (хотя-бы и при наличии, вследствие блокады, затруднений с сырьем); если, далее, согласиться с тем, что непомерное напряжение германской военной и военно-морской индустрии («большая программа Гинденбурга», «большая программа Шеера» и т. п.) при одновременном значительном ослаблении мирного производства было одной из причин т. н. «взрыва извнутри»; — тем не менее остается в полной силе основная концепция этих цифр, говорящая о непрерывности и высоких по темпу возможностях восстановления и расширенного воспроизводства морской мощи государства на базе широко развитой и мощной в организационно-техническом отношении тяжелой индустрии.

Вместе с тем эти показатели, приведенные по частному вопросу строительства подводных лодок в Германии, находят свое подтверждение и в цифрах, относящихся к строительству иных классов судов и других средств морских сил в других странах.

Интересны также показатели, приводимые в том же труде Михельсена, в отношении строительства морских сил и обучения личного состава в Англии и в других странах для целей противолодочной борьбы, а также цифры строительства торгового тоннажа. (Эти данные частично поясняют также приведенную таблицу из «Британской энциклопедии»).

В самом начале развития средств противолодочной борьбы, в Англии для целей активной борьбы с лодками были использованы старые миноносцы, вооруженные рыбачьи пароходы, приспособлены быстроходные тральщики и моторные катера. С развитием войны подводных лодок эти средства оказались недостаточными, и в Америке было заказано 500 специальных лодочных истребителей (chasers and subchasers). Для целей конвойной службы в Англии было построено в 1916 г. — 96, а в 1917 г.—69 эсминцев (стр. 80—81).

К концу 1916 года 1 420 английских торговых пароходов получили артиллерийское вооружение, в 1917 г. было вооружено еще 2 987 торговых судов, а к началу 1918 года уже 90% английских торговых судов были вооружены артиллерией специального калибра для борьбы с подлодками.

Что же касается специальной подготовки личного состава для целей противолодочной борьбы, то для моряков торгового флота были созданы специальные курсы, через которые было пропущено 4 000 капитанов английских коммерческих судов и 1 000 торговых моряков. Кроме того, на 7 000 судах читались специальные лекции по вопросам противолодочной борьбы.

С увеличением количества противолодочных средств, в 1917 и 1918 году, особые усилия Адмиралтейству пришлось приложить для укомплектования вновь созданных флотилий для борьбы с подлодками. Большой масштаб, который приняла противолодочная борьба, потребовал больших масс специально обученного личного состава, который был создан в относительно короткий промежуток времени.

Для целей одной только службы выслушивания при работе с гидрофонами, устанавливаемыми на судах противолодочных флотилий и на берегу, в Англии было обучено на специальных курсах этой службы 1 000 офицеров и 2 000 рядовых моряков.

Большая масса личного состава была отвлечена из состава действующего флота для целей конвойной службы, сложная организация которой потребовала создания специальной «секции управления конвоев» с большим аппаратом обслуживания. Порты конвоев были надежно защищены от подлодок и являлись центральными станциями сбора конвоируемых торговых судов. До 1 августа 1917 года под конвоем было проведено 10 000 торговых судов, а к концу войны конвоировалось уже 91—92% всего судоходства. В одном только Гибралтаре, являвшемся одной из центральных станций конвоев, в аппарате обслуживания было занято 314 офицеров и 4 660 человек американской команды (стр. 75—76, 82—88 и 90—96).

Общая цифра личного состава, привлеченного в Германии к обслуживанию подводной войны, достигла внушительной величины 112 000 человек. Сюда входит личный состав лодок, баз, школ, штабов, ремонтных мастерских и снабжающих лодки

органов. В момент объявления подводной войны личный состав подводного плавания с базами и штабами составлял скромную цифру—1 400 чел. На 1-ое октября 1918 года состояло в подпла 11 917 человек. За время войны погибло на лодках 5 924 человека. Следовательно, общая цифра личного состава подводного плавания равнялась 17 841 чел., а процент потерь достигал 52% общего количества. Непосредственно команды лодок в июне 1914 года составляли 747 человек, а к 1 октября 1918 года на 160 лодках, бывших в строю, число команды было 5 647 человек. Число всех лиц, принимавших участие в боевых действиях лодок, включая сюда практикантов и прикомандированных, достигало 13 000 человек.

В одной только Англии, личный состав, занятый на всех противолодочных средствах и на верфях, строивших торговые суда, взамен потопленных подводными лодками, — достигал грандиозной цифры в 770 000 человек [1]).

Большие масштабы минной войны, не предусмотренные в мирное время, потребовали во время войны специального строительства новых заводов для изготовления мин заграждения. Общее представление о количественных показателях минной войны дают цифры мин заграждения, поставленных англичанами во время мировой войны на Северном море.

До 1 октября 1917 года англичане поставили 21 000 мин в Германской Бухте и 7 400 противолодочных мин у берегов Англии. До 1 января 1918 года было выставлено еще 10 400 мин нового образца, а в течение 1918 года выставлялось ежемесячно 3 000 мин.

Со вступлением в войну С. Штатов, американцы предложили загородить подобно Каналу и нордовый выход Северного моря, для каковой цели по предварительным расчетам было необходимо 400 000 мин заграждения. С этой цифрой вряд-ли справились бы в короткое время и вновь построенные заводы мин, и выход с постановкой этого т. н. «великого минного заграждения» был найден с изобретением антенной мины, снизившей потребное количество—до 100 000 мин.

Крупнейшие достижения показал опыт мировой войны и в отношении достигнутых в Англии и Америке темпов коммерческого судостроения. По признаниям виднейших военно-морских специалистов и экономистов Англии, сделанным во время войны и после нее, а также по расчетам германского морского генерального штаба, — вопрос о соотношении темпов

---

[1]) Цифра эта, однако, не может быть поставлена в сравнение с приведенной выше цифрой — 112 000 (личный состав, привлеченный в Германии для обслуживания подводной войны), так как Михельсен, по понятным, вероятно, читателю соображениям, не приводит цифры рабочих германских верфей, строивших подводные лодки. Вместе с тем Михельсен не дифференцирует личный состав, занятый в Англии на противолодочных средствах и на верфях, вероятно, опять-таки в силу понятных соображений.

потопления подлодками торгового тоннажа и темпов нового коммерческого судостроения являлся одним из решающих вопросов для участи всей войны.

Если округлить цифры, приводимые в английских, немецких, французских и американских источниках,—за время мировой войны 1914—18 г. г. германскими подводными лодками было потоплено в общей сложности 12 000 000 тонн коммерческого тоннажа. В виду обозначившейся в ходе войны смертельной угрозы морской торговле Англии и общего угрожающего положения для всего военно-хозяйственного снабжения союзных держав, наряду с усилением активных средств противолодочной борьбы,—были приняты решительные меры для усиления темпов торгового судостроения.

Поэтому приводимые ниже данные, характеризующие темпы восстановления и строительства торгового флота, должны рассматриваться под углом зрения той особенной роли, которую играл в мировую войну торговый флот, как один из самых основных факторов, обеспечивающих самую возможность ведения войны союзниками и особенно Англией, как фактор, не только военно-морской мощи, но и всей военной мощи в целом.

Англия, в 1914 году, было, приостановившая свое торговое судостроение, в виду отсутствия свободных верфей,—в связи с большими потерями в коммерческом тоннаже в результате начавшейся подводной войны против ее торговли, — уже в 1915 году принуждена была вновь привлечь часть верфей к торговому судостроению.

В декабре 1916 года, в виду угрожающего положения с судостроительными материалами и резким понижением качества работы,—был назначен специальный диктатор (Joseph Macley) в Shipping Controller, в помощь которому была образована техническая комиссия из видных специалистов по различным отраслям экономики и судостроения.

Так как, однако, темпы торгового судостроения продолжали быть недостаточными, в виду общего недостатка верфей (часть из которых не могла быть отвлечена от военных работ) и вследствие малой стандартизации коммерческого судостроения,—было приступлено к постройке новых верфей и введено 7 стандартов судов, проектируемых для перевозки зерна и продуктов питания, благодаря чему могло быть широко поставлено серийное производство. В 1917 году были построены 4 новых больших государственных верфи, и к концу 17—началу 18 года рост нового строительства коммерческих судов стал заметным.

Кроме нового строительства, ежемесячно 1 000 торговых пароходов нуждались в доке, имея повреждения от лодок или от столкновений при конвоировании, что явилось также дополнительной нагрузкой для судостроительной промышленности.

В виду затруднительного положения с квалифицированной рабочей силой в судостроительной промышленности,—из армии было возвращено 2 000 рабочих-корабельщиков (из 20 000, обещанных промышленности Ллойд-Джорджем).

В апреле 1918 года, благодаря помощи американской судостроительной промышленности, было достигнуто, наконец, относительное равновесие между гибнущим и строющимся торговым тоннажем.

Америка, предполагая в начале мировой войны скорый конец войны, не расширяла сначала свою судостроительную промышленность, обратив ее усилия лишь на повышение быстроты темпов своего торгового судостроения (так, например, в начале войны был спущен со стапеля 10 000-тонный пароход спустя 3 месяца после его закладки).

В сентябре 15 г., когда стало ясным, что война принимает затяжной характер, было ассигновано 50 миллионов долларов на закупку и постройку торговых судов.

Осенью 1916 года был создан особый комитет Shipping Board с большими полномочиями в области строительства тоннажа и управления торговым флотом.

В апреле 1917 года, после объявления Германией беспощадной подводной войны и вступления в войну С. А. С. Штатов, в связи с критическим положением с торговым тоннажем— было создано Emergency Fleet Corporation (общество флота спасения) и приступлено к постройке 3-х новых обширных государственных судостроительных заводов.

В декабре 1917 года отделу торгового мореходства было подведомственно 132 верфи из них 74 (!) новых.

Рекордные темпы торгового судостроения, достигнутые в Америке:—в 1917 году для большого парохода (8 800 тонн)— 64 рабочих дня до спуска со стапелей; в 1918 году—для деревянного корабля—51 день, для стального—27 дней 2 часа 50 минут. Большие успехи в Америке сделала также и техника торгового судостроения в отношении непотопляемости судов и постройки бетонных кораблей.

Если обратимся к цифрам построенного торгового тоннажа в Англии и Америке во время мировой войны, то интересно отметить тот иллюстрируемый этими цифрами факт, что, в связи с допущенной в начале войны частичной приостановкой в торговом судостроении, из-за перенесения центра тяжести строительства на военное судостроение и вследствие недооценки значения коммерческого судостроения в деле ведения войны, — настоящий размах торгового судостроения мог быть выявлен только в самом конце войны и особенно лишь в послевоенное время. Очень показательно также и то обстоятельство, что вследствие принятых во время войны больших темпов судостроения во всех

странах,—мировой тоннаж в послевоенное время (в 1922 году) в два раза превзошел тоннаж 1913 года.

Михельсен приводит следующие таблицы и цифры торгового судостроения и реквизиции союзниками торгового тоннажа (стр. 96—104).

Было построено:

Годы	В Англии	В Америке
1913 г.	**1 930 000** тонн	230 000 тонн
1914 »	1 680 000 »	160 000 »
1915 »	650 000 »	160 000 »
1916 »	600 000 »	380 000 »
1917 »	1 160 000 »	820 000 »
1918 »	1 340 000 »	**2 600 000** »

Эта таблица свидетельствует о том, что Англия, в связи с недооценкой военной роли строительства торгового флота, так и не смогла до конца войны достичь довоенной (годовой 1913 года) цифры своего торгового судостроения, а также о большом по темпу переломе в повышении торгового судостроения, которого сумела добиться Америка в 1918 г.

Кроме того к сентябрю 1918 года было реквизировано Антантой:

	Судов	Тоннаж
1. Германских и австрийских компаний .	118	730 000 тонн
2. Голландских компаний	86	526 000 »
3. Компаний других стран	215	953 000 »
4. Компаний, где совладельцами были англичане	25	150 000 »
5. Было предоставлено Японией	31	150 000 »
Всего: . .	475	2 509 000 тонн

Таким образом, считая, что в течение войны (с 1914 по 1918 г. включительно) в Англии было построено 5 430 000 тонн



коммерческого тоннажа, в Америке—4 120 000 тонн и реквизировано было 2 509 000 тонн,—общая цифра построенного и реквизированного тоннажа превзошла цифру потопленного, даже если в этой общей сумме не учитывать торговый тоннаж, построенный в таких странах Антанты, как Франция и Италия.

Все эти подробные данные, взятые из опыта мировой войны, характеризующие цифровые и качественные показатели возможностей непрерывного восстановления средств войны на море, на основе расширенного воспроизводства, — ставят в совершенно иную плоскость, чем это было до сих пор вопрос об уничтожении морской мощи противника.

И если раньше можно было говорить о достижении абсолютного владения морем в процессе одного или нескольких боевых столкновений на море, в результате которых была бы уничтожена морская сила противника,—то в современной обстановке борьбы на море, уже не приходится больше настаивать на старых методах обеспечения выполнения морской силой, возложенных на нее стратегических задач. Современная военно-морская сила восстанавливается непрерывно и серийно. Теория владения морем в отношении достижения абсолютной ее формы этими показателями окончательно свергнута со своего былого пьедестала, на который она была возведена в свое время теоретиками военно-морской научной мысли.

Если выше мы говорили о показателях, относящихся к эпохе мировой войны 1914—18 гг., то, значительно шагнувшее вперед в сравнении с этим периодом, послевоенное развитие производительных сил еще больше усиливает восстановительные возможности промышленности в отношении непрерывного и серийного строительства средств морской войны, и, таким образом, вопрос о достижении абсолютного владения морем в современных условиях борьбы на море переносится из плоскости борьбы за уничтожение морской силы противника в плоскость борьбы против морской мощи неприятельского государства.

Морская же мощь государства, являющаяся частью его военной и общехозяйственной мощи, настолько глубоко проникает во все поры современной военно-государственной организации, настолько тесно срослась с самим фундаментом, на котором покоятся основы современной чрезвычайно сложной государственно-хозяйственной машины,—что не приходится больше ставить вопрос о возможности достижения абсолютного владения морем в результате боевых операций на море, направленных непосредственно только против неприятельской морской силы.

Для этого достижения абсолютного владения морем в условиях современной войны было бы необходимо добиться такого положения, при котором были бы уничтожены не только морские силы противника и его военно-морские базы, но была бы одновременно уничтожена и всякая возможность *восстановления* противником его военно-морской мощи, опирающаяся на всю его военно-хозяйственную мощь.

Если и можно было бы считать достижимым в ходе войны на море выполнения первых условий, то выполнение этого последнего условия осуществления абсолютного владения морем *не может быть достигнуто до тех пор, пока вообще продолжается война и пока не сломлена вся вообще военно-хозяйственная организация противника, допускающая возможность восстановления его военно-морской мощи.*

Однако, *теоретически* можно было бы себе представить и другой чисто-военный путь достижения абсолютного владения морем и без необходимости уничтожения военно-хозяйственной базы восстановления военно-морской мощи.

Такой путь сводился бы к постепенной оккупации территории противника, прилежащей к морскому театру и обнимающей все его побережье, одновременно вместе с уничтожением существующих и восстанавливаемых неприятельских морских сил.

Но и в этом случае, абсолютное владение морем *не будет достигнуто* до тех пор, пока *глубина* оккупированной территории всего побережья противника не превысит *оперативный радиус* действия современных военно-воздушных сил, могущих производить операции против морских сил, военно-морских баз и морских сообщений из *глубины страны.*

Вряд-ли, однако, имеет *практический смысл* подробно останавливаться на возможностях военного осуществления такого пути, так как, не говоря даже обо всех остальных трудностях с ним связанных,—*оперативный радиус действия современных военно-воздушных сил уже и сейчас превосходит глубину территории большинства существующих современных государств.*

III. Условное и спорное владение морем.

Если абсолютное владение морем, достигнутое путем уничтожения неприятельской морской силы, в прошлом открывало для флота, получившего эту форму владения морем, возможности беспрепятственного проведения всех своих операций на всем протяжении морского театра войны, то достижение условного владения морем, осуществляемое путем заблокирования неприятельского флота в его базе,—сообщало флоту, условно владевшему морем, лишь относительную устойчивость в оперативном обеспечении проведения его целевых стратегических операций на морском театре.

Заблокированный флот противника, сохранявший потенциально свою боевую силу, продолжал существование в своих базах и был связан в ведении своих операций лишь постольку, поскольку блокада оставалась действительной, а борьба заблокированного противника против блокады—безуспешной.

По времени, целевые операции блокирующего флота обеспечивались лишь на тот период, пока сохранялось состояние блокады, снятие которой на короткое или более или менее продолжительное время лишало флот, снявший блокаду, оперативного обеспечения его стратегических операций до момента нового установления блокады.

По месту, морской театр разделялся на две оперативных зоны: блокирующего и заблокированного флота, и целевые операции блокирующего флота могли считаться обеспеченными лишь в пределах его оперативной зоны по наружную сторону блокадной линии.

В противоположность исторической практике достижения абсолютного владения морем,—военно-морская история знает на протяжении последних столетий большее количество примеров осуществления условного владения морем в практике ведения морских войн прошлого, достигнутого путем установления более или менее действительной формы блокады.

Однако, такое положение, в отношении достижения условного владения морем, могло иметь место лишь до тех пор, пока на базе общего развития производительных сил, блокада продол-

жала оставаться действительным методом сковывания оперативной свободы заблокированных морских сил и пока,—в результате дальнейшего развития производительных сил,—не появились новые трудно-блокируемые и неблокируемые вовсе средства борьбы на море, радикально изменившие самую былую сущность морской блокады, поставившие вопрос о достижении морской силой относительной обеспеченности проведения ее основных стратегических операций в иную плоскость.

Если и раньше, уже в период первоначального зарождения парового флота, действительность морской блокады несколько колебалась, в результате появления быстроходных судов: специальных блокадо-прорывателей — в эпоху гражданской войны между северными и южными штатами Америки в 1861—65 году, крейсеров и эсминцев, в последующий период войн на море,— то в настоящее время появление новых вовсе неблокируемых средств в лице подводного флота и воздушных сил, уже на опыте их применения в мировую войну на море,— окончательно дискредитировало морскую блокаду, как действительное средство достижения условного владения морем.

На всем протяжении своего применения, морская блокада претерпевала целый ряд количественных и качественных изменений по своим формам и методам.

Большой интерес с этой точки зрения представляет специальное рассмотрение эволюции форм и методов блокады, в связи с появлением и совершенствованием трудно-блокируемых и неблокируемых средств войны на море: от первоначальных ее форм в виде кордона судов блокирующего флота, располагавшегося у входа в неприятельские базы, от ближней и закрытой формы блокады,—к дальней и открытой ее форме, к методам, т. н. sweeps, к отдельным поискам и крейсерствам частей блокирующего флота, к замене военно-морских методов блокады в практике мировой войны—эмбарго, и, наконец, к осуществлению блокады в форме сложной комбинации всевозможных военных, политических и экономических мероприятий, предпринятых Англией в войну 1914—1918 г.г. для поддержания блокады Германии.

Этот большой интерес к вопросам блокады, подтверждается тем, что ни один из авторов, занимавшихся исследованием опыта мировой войны на море, не мог пройти мимо рассмотрения эволюции форм и методов блокады, имеющих, несомненно, капитальное значение для научной разработки всех теоретических вопросов ведения войны на море.

Этим мы обязаны тому обстоятельству, что вопросам морской блокады уделено так много места в таких значительных работах, посвященных исследованию опыта мировой войны на

море, какими являются капитальные труды германского официального историка Отто Грооса — «Krieg zur See 1914—1918 г.г.» и английского автора Корбетта — «Naval Operations», и в теоретических работах этих обоих авторов,—(из них «Some Principles of the Maritime Strategy» была издана в Англии еще перед мировой войной—в 1911 г., а «Seekriegslehren im Lichte des Weltkrieges» увидела свет только в 1929 г.,)— вопросам блокады уделено также большое внимание [1]).

Для рассмотрения эволюции форм и методов блокады, как основного требования для достижения условного владения морем, естественно, наибольший интерес для нас представляет близкий к условиям современности, именно, опыт мировой войны на море

Командующий английским флотом адмирал Джеллико таким образом формулирует постоянные задачи английского флота, оставшиеся актуальными и в эпоху мировой войны (Jellicoe «Grand Fleet»—цитирую по работе П. В. Гельмерсена—«Морская блокада» стр. 12—13, разрядка наша):

«Цели, ради которых английский флот существует, могут быть сведены к четырем основным пунктам:

1) обеспечить английским судам пользование морем без каких-либо ограничений; это требование жизни каждого островного государства, но в особенности такого, которое не в состоянии собственными силами обеспечить продовольствие страны;

2) оказывать постоянное экономическое давление на противника путем уничтожения его морских сообщений, дабы принудить его к миру;

3) обеспечить перевозку войск и их снабжение;

4) обеспечить страну и доминионы от вторжения неприятельских сил.

Самым быстрым и верным способом эти цели могли бы быть осуществлены путем уничтожения военного флота противника, что и является главной задачей нашего флота. Однако, не так легко заставить принять бой более слабого противника, если он укроется в укрепленных базах, откуда будет угрожать морским сообщениям более сильного. Последнему придется быть в постоянной готовности, чтобы настигнуть выходящего в море противника, заставить его принять бой прежде, чем он успеет нанести вред английским морским сообщениям... Во времена Наполеона можно было осуществить эти задачи, расположив свои эскадры непосредственно перед базами противника... Однако, в минувшую войну неприятельские подводные лодки и миноносцы сделали такое расположение блокирующих сил невозможным... Большие суда не могли держаться продолжительное время перед базами противника; весьма скоро они сделались бы жертвой подводных лодок; миноносцев не хватало для противолодочной охраны; да к тому же их радиус действия был слишком мал для операций у далеких германских баз... Но даже, если бы удалось большие суда предохранить днем от подвод-

---

[1]) На русском языке уже появились в переводе М. Л. Бертенсона 2 тома «Naval Operations» Корбетта—изданы в 1927—1929 г., а в ближайшее время выходит в свет и третий том;—I том—«Krieg zur See 1914—1918» был издан в русском переводе еще в 1921 г. и на этом, к сожалению, русское издание заглохло;—две последующие работы Корбетта и Грооса уже переведены в настоящее время П. И. Смирновым, Е. Е. Шведе и П. В. Гельмерсеном на русский язык и, вероятно, в ближайший промежуток времени выйдут в свет.

ных лодок, то ночью они оставались бы под угрозой атак миноносцев и были бы потоплены или повреждены в несколько дней...»

В этих приведенных формулировках Джеллико интересно отметить то обстоятельство, что достижение всех перечисленных задач морской стратегии Англии он видит в уничтожении германского флота, что и считает, как будто, главной задачей английских морских сил. Однако, выполнение этой задачи, по его мнению, затруднено тем, что

...«не так легко заставить принять бой более слабого противника, если он укроется в своих укрепленных базах...»

На самом же деле, не только и не столько это обстоятельство заставляло английский Grand Fleet на всем протяжении мировой войны отказываться от достижения всех своих задач методом решительного боя с германским Hochseeflotte. Как это подтвердил и опыт Ютландского боя, решительные результаты не были достигнуты отнюдь не по вине германского командования. Да и могли ли быть вообще достигнуты решительные результаты в Ютландском бою, поскольку он не мог снять с весов войны на море германские подводные лодки, остававшиеся угрозой для морских сообщений Англии?

Показательна также и оценка Джеллико условий ближней блокады в смысле тех трудностей, которые она представляет для блокирующего флота, в связи с наличием у заблокированного миноносцев и подлодок. По этим соображениям он считает

«...такое расположение блокирующих сил невозможным»...

и отказывается, таким образом, от осуществления блокады методом применения ее в ее ближней форме.

Помимо указанных Джеллико, ближняя блокада обладает еще и следующими органическими недостатками:

1) она предоставляет заблокированному флоту возможность проявления инициативы для борьбы против блокады, причем сосредоточенные части заблокированного имеют возможность рядом частых коротких ударов бить по частям блокадные силы;

2) в случаях, хотя бы и неудачного, прорыва блокады, заблокированный флот имеет возможность выйти из боя, укрывшись под огонь своих береговых батарей и защиту минных и иных позиций, а подбитые и поврежденные в бою корабли имеют возможность вернуться в базу;

3) суда блокирующего флота должны находиться в постоянной боевой готовности, что способствует большому изматыванию механизмов и личного состава. Кроме того, блокирующий больше страдает от непогоды;

4) как общее правило для осуществления ближней блокады, в условиях некоторого отдаления операционных баз блокирующего флота, требуется не только простое превосходство в силах на стороне блокирующего, но почти тройное пре-

восходство, вытекающее из необходимости частой смены блокадных сил для ремонта, переборки механизмов и отдыха личного состава.

Кроме всего перечисленного, блокада даже в ее ближней форме имеет тот самый большой органический недостаток, что она неспособна в современных условиях борьбы на море обеспечить блокирующий флот от проникновения подводных лодок и воздушных сил за линию блокады.

Что же касается до широкой и открытой блокады, то осуществление ее в современных условиях просто не обеспечивает блокирующему флоту условное владение морем даже в его теоретически-мыслимых формах.

Таким образом, если раньше, в XIX и самом начале XX века в условиях отсутствия на морских театрах таких средств борьбы как подводные лодки и воздушные силы, можно было говорить о сколько-нибудь надежном заблокировании существовавших тогда морских сил, и для такого заблокирования требовалось лишь просто количественное превосходство в силах на стороне блокирующего флота, — то сейчас, при наличии в составе современных морских сил уже не только просто трудно блокируемых классов судов (крейсера, миноносцы, торпедные катера), но и вовсе не поддающихся блокаде средств (подводные лодки, все классы военно-морских воздушных сил),— морская блокада потеряла для воюющих всю свою притягательность, как средство достижения условного владения морем.

В поисках обеспечения своих морских сообщений от германских подводных лодок, англичане уже во время мировой войны, даже в условиях осуществления широкой дальней блокады, комбинированной с т. н. sweeps и целой системой других военных и политико-экономических мероприятий,—принуждены были, однако, широко применить систему непосредственного конвоирования своих торговых судов.

Частично об этом вопросе упомянуто и в предыдущей главе этой работы. Однако, в связи с тем, что система конвоев получила в ходе войны исключительно широкое применение и приняла грандиозные размеры, на ней приходится несколько остановиться еще и здесь.

Если обратиться к истории войны на море, можно установить, что система конвоев не является новой данной в практике ведения морской войны. Зародившиеся в эпоху, далеко от нас отстоящую, конвои особенного расцвета достигли еще в XVII и XVIII веке. Практика мировой войны на море 1914—18 гг. вновь показала возрождение системы конвоев однако на новой базе материальных средств веде-

ния войны на море и при изменившихся условиях обстановки.

Исчерпывающие данные и цифры об организации и количестве конвоев в мировую войну приведены в уже цитированном труде Михельсена и в работе П. В. Гельмерсена — «Морская блокада».

Так, в начале мировой войны защита морских сообщений Англии была поручена крейсерам, сосредоточенным в узловых пунктах морской торговли. Воинские же транспорта уже с начала мировой войны сопровождались специальным эскортом из крейсерских отрядов. Такое положение относится к 1914 году, к периоду операций крейсерской эскадры Шпее в Атлантике и *Эмдена* в Индийском океане, когда защита морских коммуникаций требовалась только от надводных судов противника.

Иное положение приняла система конвоев в период ведения борьбы германских подводных лодок против морской торговли Англии.

Теперь потребовалась специальная организация сбора торговых судов в определенных пунктах, разработка инструкций для их совместного плавания, составление эскортов сопровождающих военных судов и целый ряд сложных организационных мероприятий для налаживания рациональной системы конвойной службы.

После объявления Германией беспощадной подводной войны, уже в 1917 г. с организацией специального комитета конвоев при Адмиралтействе, была создана централизованная система управления всем судоходством.

Первый опытный конвой был составлен в Гибралтаре в мае 1917 г. для сопровождения судов в Англию, а регулярно конвои начали ходить уже с июня 1917 года. Были установлены специальные порты сбора („ports of assembly“) в Сиднее, Нью-Иорке, Галифаксе, Дакаре и Гибралтаре—для судов, идущих из других стран в Англию, и в Девенпорте, Фальмуте, Мильфорде, Гавене и Ламлаше—для судов, идущих из Англии.

В этих портах сбора капитаны торговых судов получали специальные инструкции для совместного плавания, суда сводились портовыми конвойными офицерами в отряды и поступали на время следования совместно в подчинение начальника конвоя, поднимавшего свой флаг на одном из конвоируемых судов. Начальник конвоя («Commodore of convoy»), в свою очередь, получал инструкции от старшего командира судов эскорта.

В Адмиралтействе велись специальные карты плавания конвоев, на которые наносилось движение транспортов. На основании получаемых оперативных сводок и данных разведывательной службы, велись также специальные карты, на которых отмечались районы, опасные для плавания от германских подводных лодок, о чем своевременно оповещались конвои. Адмирал-

тейство осуществляло общее руководство конвойной службой и назначало курсы плавания конвоев.

Во все крупные порты мира были командированы офицеры разведки (Intelligence officers) для обслуживания этой созданной системы.

Самым большим недочетом конвойной службы была значительная потеря времени при конвоировании, вследствие необходимости при совместном плавании равняться по самому тихоходному судну, неизбежность простоя судов в портах сбора и в портах назначения, где скоплялось много судов, которые невозможно было одновременно поставить под выгрузку. Благодаря этому, с переходом к системе конвоев, общая провозоспособность коммерческих перевозок сократилась на 30%. В дальнейшем, благодаря принятым мерам с организацией отдельно быстроходных и тихоходных конвоев, с налаживанием организации конвоев в портах, этот процент был значительно снижен.

Некоторые цифры, приведенные у П. В. Гельмерсена, дают представление о большом развитии системы конвоев в последние 2 года мировой войны.

В апреле 1917 года, Англию обслуживало 3 534 корабля (свыше 1 600 тонн), из них 1 125—непосредственно нужды военного снабжения, а 2 409—обеспечивали снабжение гражданского населения.

Хотя сначала и было решено конвоировать военным эскортом только транспорта с наиболее ценным военным грузом, а в отношении всех остальных судов была оставлена система одиночного плавания, при охране путей следования тральщиками, но потопление в том-же апреле 1917 года 373 судов подлодками показало недостаточность этих принятых мер и было решено обратиться к системе регулярного конвоирования всего судоходства.

К концу войны всего плавало в конвоях 89 000 судов.

Особенно грандиозны цифры перевозок войск, проведенных при непосредственном конвоировании. За время мировой войны с 9-го августа 1914 года по 28-ое сентября 1918 года было перевезено:

1. Через Английский Канал	15 576 107	чел.
2. Из Англии в Средиземное море, Индию, Персидский залив, в Россию	938 562	»
3. Из Северной Америки	1 334 173	»
4. Из Австралии	391 043	»
5. В Средиземном море	1 363 976	»
6. Между Индией и Египтом	1 500 204	»
7. Различные перевозки	1 010 694	»
ВСЕГО	**22 114 759**	чел.

С момента установления регулярной системы конвоев с июля 1917 года по октябрь 1918 года в конвоях плавало:

1.	Из Англии	7 239	судов
2.	В Англию из Сев. Атлантики	5 529	»
3.	» » Дакара	564	»
4.	» » Гибралтара	1 705	»
5.	» » Сиерра-Леоне	405	»
6.	» » Рио-де-Жанейро	307	»
7.	Через Средиземное море	321	»
8.	Местное сообщение Средиземного моря	10 464	»
9.	Из Скандинавии	10 487	»
10.	Во Францию	37 562	»
11.	У восточного берега Англии	12 541	»
12.	Из Голландии	902	»
	ВСЕГО	**89 026**	судов

Конвойная система, с усовершенствованием ее организации в ходе войны, способствовала в гораздо большей степени, нежели другие разработанные противолодочные средства, уменьшению потерь союзников в торговом тоннаже. Потери в общем тоннаже от подводных лодок при конвоировании торговых судов свелись к 1—2,5%, что следует признать большим достижением.

Таким образом, появление новых средств борьбы на море,— привело уже в свете опыта прошедшей мировой войны к выводам о недостаточности морской блокады в любых ее формах для обеспечения условного владения морем и к необходимости комбинирования морской блокады с грандиозным количеством всевозможных средств обеспечения, начиная от вооружения артиллерией торговых судов, блокирования выходов из германских баз минными заграждениями и заграждения входов в английские порты сетевыми, боновыми и световыми заграждениями, к постановке минных полей на широчайших морских пространствах (великое северное заграждение), при чем эти минные постановки ставились в несколько рядов уступом (ступенчатые минные заграждения против подлодок), к установлению специальной системы наблюдения: за морем (sweeps), за подводными глубинами (слуховые приемники— гидрофоны на берегу, надводные суда, подлодки-охотники, аэростаты и самолеты-искатели подлодок) и за воздухом над морским театром (против воздушных сил).

Вместе с этим, однако, комбинирование различных методов блокады и этих многих мероприятий с грандиозной системой конвоев—показало полную невозможность предварительного обеспечения операций путем заблаговременного осуществления условного владения морем.

Морские операции уже в свете опыта миро-

вой войны должны были обеспечиваться непосредственно во время их фактического проведения, и только в этом случае можно было считать их относительно более или менее устойчивыми.

К тому же, мировая война дала еще очень немного показателей для определения опыта использования других неблокируемых средств в лице всех классов военно-морских воздушных сил, достигших наибольшего своего развития как раз в послевоенное время. Это развитие воздушных сил еще в большей степени усиливает условия, дискредитирующие метод достижения условного владения морем, как средства обеспечения ведения операций на морском театре.

Шагнувшее за последнее время далеко вперед развитие производительных сил,—на базе которого происходит дальнейший технический прогресс, развитие и совершенствование новых средств борьбы на море, далеко уже оставившее позади развитие этих средств в эпоху мировой войны, — обещает в тенденциях этого своего развития переход от технически-количественного роста к оперативно-качественному.

То обстоятельство, что эти новые трудно-блокируемые и неблокируемые вовсе средства принадлежат как раз к легко восстановимым на основе расширенного воспроизводства средствам войны на море, — окончательно снимает вопрос о методе условного владения морем, как о необходимом условии для обеспечения выполнения морской силой возложенных на нее основных стратегических задач.

В свете уже высказанных и обоснованных положений, вряд-ли есть необходимость в критике третьего «по степени достижения» — спорного владения морем.

Мало того, что этот термин обладает органическим недостатком, как внутренне-противоречивый, так как, раз владение морем оспаривается («спорное владение морем»), — значит, оно не достигнуто ни в какой степени и не может считаться одной из степеней достижения владения морем. В свете высказанных положений — спорное владение морем — теряет и свою целевую установку, так как, если недостижимо в современных условиях борьбы на море абсолютное и условное владение морем, что-же, собственно говоря, оспаривается?

Нужно-ли сохранять такую терминологию, не отвечающую уже существу дела, и не было бы более правильным говорить об оспаривании возможностей ведения противником его целевых операций на море против наших морских сообщений и побережья или в защиту своих морских сообщений и побережья, что, по сути дела, и является сущностью понятия ведения войны на море?

Война и есть такое положение, когда оба противника, кладя на весы боевых операций свою военную мощь, оспаривают друг у друга возможности достижения каких-то промежуточных и конечных целей: позитивных для той борющейся стороны, которая наступает, и негативных для стороны обороняющейся...

Таким образом, современное развитие производительных сил, определившее появление двух новых основных факторов: —

1) значительно развитой промышленной базы, стоящей на высоком уровне организации и техники производства, позволяющего непрерывно восстанавливать расходуемую во время войны материальную часть военно-морских сил на основе расширенного воспроизводства;

2) появление новых трудно-блокируемых и вовсе неблокируемых средств войны на море —

наносит сокрушительный удар теории владения морем, бывшей в течение продолжительного периода времени краеугольным камнем военно-морской оперативной мысли, тем фундаментом, на котором строилось все здание военно-морской науки и все теоретические построения искусства ведения войны на море.

IV. Проблема материального обеспечения.

Мировая война 1914—18 г.г. знаменовала собой переломный пункт в военно-морском искусстве и науке ведения войны на море. Она вызвала величайший кризис в теории морской войны и положила начало новой эпохе в развитии военно-морского искусства.

В отношении, бывшей до того универсальной и всеобъемлющей, теории владения морем—мировая война вскрыла полную несостоятельность ее поучений для практического руководства боевой деятельностью морских сил, а правильно понятый и обсужденный опыт этой войны толкает прогрессивную военно-морскую научную мысль на поиски иных путей для обеспеченного выполнения морской силой ее боевых задач в современных условиях ведения операций на морских театрах.

Игнорировать произошедшие коренные изменения в условиях борьбы на море и настаивать на приложимости теории борьбы за владение морем в современной обстановке морской войны,—это значило бы потерять всякую ведущую теоретическую перспективу и плестись в хвосте происходящих изменений в практике войны на море, безнадежно и далеко отставая перед этой практикой.

Однако, налицо факт все еще продолжающегося господства теории владения морем и в современной военно-морской научной литературе,—между тем как без исчерпывающей и уничтожающей критики этой теории не может быть сознательного приступа к правильной разработке всех стоящих очередных проблем военно-морских сил—тактических, стратегических и строительных, а особенно—практических задач материального обеспечения строительства Красного флота.

Нельзя достаточно неустанно настаивать на необходимости такой исчерпывающей критики особенно в настоящее время, когда ревизия этой теории, несмелая по форме, недостаточная и неудовлетворительная по содержанию, соединяется с попытками к возрождению в том или ином виде теории владения морем в нашей и мировой литературе, посвященной научной разработке вопросов ведения морской войны.

Если говорить о капитальных теоретических работах, изданных в последнее время заграницей,—то здесь мы имеем в виду вышед-

ший в 1929 г. в Германии труд Отто Грооса «Seekriegslehren im Lichte des Weltkrieges» и работу французского автора Кастекса «Théories Strategiques», также увидевшую свет в этом году,—подновляющие и модернизирующие в том или ином виде теорию владения морем [1]).

Между тем, свободное от теоретических шор теории владения морем, обсуждение опыта мировой войны на море вносит целый ряд существенных изменений в былые представления о характере ведения войны на море. Изменившиеся, на основе достигнутого высокого развития производительных сил, техника и оружие морской войны определили коренные изменения в формах и методах ведения войны на море.

Достаточно проследить совершенствование, уже имевшегося до мировой войны, но еще не примененного и не оцененного до того,— оружия в лице подводных лодок—от несовершенного типа подлодки с керосиновым мотором Кертинга, со слабым артиллерийским и торпедным вооружением, с небольшим районом действия и скверными мореходными качествами,—бывшего в начале мировой войны на вооружении в Германии,—до создания мощного и совершенного в техническом отношении подводного флота, дифференцированного по классам и типам (подводный монитор, подводный крейсер, подводный минный заградитель, блокадная, позиционная, эскадренная подлодки—различных типов), для того, чтобы оценить в достаточной степени изменения в технике и оружии морской войны.

Мы не говорим уже об очень значительном усовершенствовании других классов и о появлении новых классов и типов кораблей надводного флота и о новом оружии войны на море в лице всех классов морских воздушных сил, которые коренным образом изменили былую обстановку борьбы на море.

Достаточно вспомнить приведенный в третьей главе этой работы материал—о перерастании морской блокадной операции в большое количество чрезвычайно сложных организационных, оперативных и технических мероприятий, давших в результате иное качество—хозяйственную войну на море,— для того, чтобы в достаточной степени оценить изменения в формах, методах и всей обстановке ведения морской войны.

Мы не говорим здесь об изменившихся условиях ведения всех вообще операций на морском театре; не говорим пока также о коренном изменении, в частности, условий материального обеспечения ведения войны на море и условий непосредственно-оперативного обеспечения ведения морских операций.

---

[1]) Критическая рецензия В. Новицкого на работу Кастекса помещена в № 1/30 г. «Морского Сборника», а книга Гросса в скором времени в издании ГИЗ'а выходит в свет в русском переводе, под редакцией и с введением Б. Б. Жерве.

Эти существенные количественные и качественные изменения в характере и всей обстановке морской войны заставляют вовсе отказаться от теории владения морем, выросшей на иной материальной базе и не могущей дать никаких практических поучений для отличных от прежних условий современности.

Признания или полупризнания значимости теории владения морем для современных условий морской войны, недостаточная и неудовлетворительная ревизия этой теории в нашей литературе, попытки к модернизации и омоложению ее в иностранной литературе,— играют объективно реакционную роль и дезориентируют военно-морскую научную мысль, ищущую действительных опор для создания новой теории в заложенных в современности и растущих в будущее факторах развития техники, оружия, форм и методов ведения войны на море.

Естественно, конечно, что эта новая теория не может быть просто «выдумана из головы»,—она вырастает из большой работы над военным опытом прошлого, соединенной с правильным пониманием качественно изменившихся современных условий и с прогнозом тенденций дальнейшего развития происходящих изменений в материальном «базисе» и оперативных «надстройках» морской войны.

Во избежание возможных последующих разочарований в достаточной полноте и положительности нашей критики теории владения морем, здесь своевременно и уместно сделать оговорку о задачах критики в том виде, как мы их понимаем.

Бесспорно, критика должна быть действенной. Она должна не только «критиковать» в собственном смысле этого слова, свергая установленные истины, но и давать «зерна» положительного поучения. В противном случае критика не выполнит направляющей и положительной присущей ей роли.

Вместе с тем, однако, оставаясь в отведенных ей пределах, критика не может взять на себя задачу обоснования и изложения нового положительного учения.

Это задача последующей продолжительной работы. Она требует для успешного своего разрешения достаточного периода времени и достаточных усилий большого коллектива научных и практических работников морских сил. Однако, и критика в некоторой степени участвует в этой общей созидательной работе, устраняя на путях разработки нового учения часть «вредных трений», затрудняющих успешность этой разработки. В этом смысле наша критика имеет своей задачей помочь освобождению военно-морской научной мысли от теоретических шор метода борьбы за владение морем, направляющих нашу работу по привычному, проторенному, но уже по неправильному пути.

Задача нашей критики, таким образом, заключается в том, чтобы открыть более широкие горизонты для положительной работы теоретической мысли. Критика наша имеет целью поднять «в порядке постановки» и ряд новых практических вопросов и на-

метить общий метод и пути, по которым (по ее мнению) должна итти в последующем дальнейшая уже позитивная разработка поставленных вопросов.

Изменившиеся условия ведения морской войны поставили, в свете опыта мировой войны, на исключительное место по своему объему и значению вопросы материального обеспечения ведения войны на море. Основные причины этого: с одной стороны,—значительно расширившаяся, по сравнению с предшествующей эпохой, материальная база войны на море и, с другой,—выросший по своему масштабу размах современных морских операций и усложнившиеся условия непосредственного их ведения.

Опыт мировой войны 1914—18 г.г. чрезвычайно поучителен в данном вопросе, помимо всего прочего, и потому также, что он значительно сблизил между собой, развивавшиеся до того обособленно друг от друга, теорию морской и сухопутной войны. Этот опыт, показавший невиданные до того формы индустриализации войны, выявил тенденции дальнейшего роста военной и военно-морской мощи, как роста материальной базы питания войны. Дальнейшее развитие производительных сил, происходящее в послевоенное время, способствуя совершенствованию техники производства во всех отраслях, еще больше расширяет материально-техническую базу современной войны и одновременно стимулирует развитие и совершенствование ее оружия, форм и методов.

Если уже в настоящее время машинизированная сухопутная война имеет совершенно правильные тенденции перенять у морской войны ее тактические приемы в отношении боевого использования своих механизированных частей, танков, крупно-калиберной артиллерии и военно-воздушных сил, то, в свете приведенного опыта мировой войны,—морская война должна заимствовать у сухопутной ее приемы и методы питания войны материальными средствами, возможности развертывания для нужд войны промышленной базы и принципы непрерывного расширенного воспроизводства уже в военное время материальных средств, питающих войну на море.

Несмотря на то, что эти принципы, приемы и методы питания войны в достаточной степени хорошо усвоены нашими армейскими товарищами, как один из основных выводов из опыта мировой войны,—на наших морских силах имеется довольно распространенное ошибочное мнение, отраженное также и в нашей военно-морской литературе, о совершенной специфичности и полном принципиальном своеобразии условий строительства морских сил и методов питания войны на море, не допускающих и возможности каких либо сравнений с методами строительства материальных средств всех иных родов вооруженных сил и методами питания войны на суше.

Это мнение, неверно оценивающее современное развитие производительных сил и базирующееся на устаревших представлениях

о характере морской войны, сводится к тому, что войну на море страна будет вести лишь на основе тех материальных средств морских сил, которые построены в мирное время, и что условия даже простого воспроизводства морских сил,—не говоря уже о расширенном их воспроизводстве,—во время войны чрезвычайно ограничены[1]).

Приведенный в предыдущих главах этой работы фактический материал по опыту строительства морских сил во время мировой войны лишает это мнение, в значительной степени, сколько нибудь серьезных принципиальных оснований уже и в современной обстановке, а тенденции дальнейшего развития производительных сил, определяющие последующее совершенствование промышленной базы военно-морского строительства и, в связи с этим, новый характер морской войны,—окончательно дискредитируют правильность такого подхода к вопросам строительства морских сил и методам питания войны на море.

Правильно обсужденный и усвоенный опыт мировой войны на море учит, что строительство производственно-технической базы морской войны должно быть еще в условиях мирного времени поставлено таким образом, чтобы обеспечить во время уже непосредственного ведения войны расширенное воспроизводство ее материальных средств на основе развитой промышленности так, чтобы в каждый данный момент мог быть удовлетворен растущий и увеличивающийся в возрастающей прогрессии спрос войны на море.

В отношении практического приближения к выполнению этих задач показателен уже приведенный в предыдущих главах материал о строительстве морских сил в таких странах как Англия, Германия и Америка во время мировой войны.

Однако, следует отметить, что к разрешению задач по расширенному воспроизводству средств ведения морской войны эти страны, под влиянием вставшей насущной необходимости, подошли уже в самом процессе мировой войны, без предварительной сознательной подготовки еще в мирное время. А само более или менее успешное разрешение этих военно-производственных задач было возможно на высоко-развитой индустриальной базе этих стран, которая была организационно перестроена в военное время для выполнения вставших перед нею новых задач.

При этом следует отметить и то обстоятельство, что эта организационная перестройка, давшая свои результаты в одних областях, не прошла и в этих странах без значительного ущерба для других отраслей промышленности, также питавших войну и ее тыл. Как это показал опыт,—такая перестройка во время войны, не обусловленная предвидением еще в мирное время, нарушает основные соотношения во всей народно-хозяйственной жизни и дает себя

---

[1]) См., напр., статью Н. И. Власьева — «Военный флот и пятилетка великих работ», к которой мы отсылаем интересующегося читателя. («Красная Звезда» — от 31/XII-29 г. № 300).

знать не только во время самой войны, влияя на ее исход, а иногда и определяя его, но и на значительный период после ее окончания.

Из общих моментов, играющих определяющую роль для вывода поучений в области экономики войны вообще и экономики морской войны в частности,—здесь следует напомнить о том, что в свете опыта мировой войны отсутствие заблаговременно подготовленных в мирное время условий для перехода экономики на рельсы войны, в смысле создания базы для расширенного воспроизводства средств ее ведения, имело своими последствиями:

1) — нарушение во всех воюющих странах основных соотношений в общей экономике, питавшей войну и ее тыл.

Как известно, это нарушение соотношений между отдельными основными отраслями народного хозяйства не прошло безнаказанно и для Германии (кризис и «взрыв извнутри» с последующим выходом из войны) и для всех других стран (грандиозный общий экономический кризис во время войны и в послевоенное время). Если бы война была более продолжительной, чем это было на самом деле,—всем воюющим, а не только Германии, пришлось бы считаться с полным разрывом внутренних связей в народном хозяйстве, приводившем к общему экономическому и политическому краху.

В общей военной и экономической литературе, кроме того, отмечается ряд принципиальных структурных изменений, вызванных мировой войной как во внутренней экономике отдельных стран, так и в общей экономике мирового хозяйства;

2) — мы уже отмечали тот факт, что Англия, в связи с отвлечением в начале войны большей части своих верфей на военное судостроение, так и не сумела до конца войны восстановить даже довоенную годовую цифру своего торгового судостроения, несмотря на ту особенную роль для возможностей общего питания всей экономики войны, которую играл ее торговый флот. Та же Англия не смогла также самостоятельно удовлетворить растущий спрос войны и в области своего специально-военного судостроения, и если все-же задачи Антанты по расширенному воспроизводству средств войны на море были в конце концов выполнены, то это могло произойти, лишь благодаря объединению высоко индустриальной производственной базы англо-американской коалиции в общую совокупность;

3) — достаточно характерным, в частности, является и тот факт, что во время войны воюющим странам пришлось заняться не только непосредственным воспроизводством материальных средств ведения войны на море (строительство морских сил), но и строить самую производственную базу (новые верфи и судостроительные заводы) для создания условий расширенного воспроизводства этого строительства средств ведения войны на море;

4) — в связи с поздней по времени мобилизацией экономики и перестройки основных отраслей промышленности для нужд ведения войны,—наибольший по усилению темп выполнения военных производственных программ и «настоящий размах» строительства средств

ведения войны мог быть выявлен лишь только в конце мировой войны и уже в послевоенное время (в частности, весьма показательно в этом смысле выполнение т. н. «большой программы Гинденбурга»). То же относится и к производству средств морской войны (выполнение «большой программы Шеера», значительное повышение к концу войны темпов военного и торгового судостроения в Англии и Америке; очень характерны в этом отношении, в частности, цифры, фиксирующие возрастающую прогрессию ежемесячной продукции подлодок в Германии, приведенные во II главе этой работы).

Эти положения можно вывести из обсуждения опыта наиболее передовых в отношении своей производственно-технической базы стран.

Иначе обстоит дело и, очевидно, будет обстоять в менее промышленно развитых капиталистических странах. Там эта подготовка к развертыванию производственной базы войны, казалось бы, должна была быть обусловлена еще большей работой мирного времени и обеспечена самим направлением их экономической политики и всей системой связи этих стран с мировым хозяйством. И если опыт подготовки к мировой войне этих стран показал отсутствие такого предвидения действительного характера войны, то тем сильнее и дороже уже в процессе самой войны пришлось им за это поплатиться. Однако, наученные «горьким опытом»,—эти менее экономически развитые страны и вновь созданные после мировой войны «малые» государства—не преминули удариться в другую крайность.

Несообразованные с достаточным пониманием общих законов развития мирового капиталистического хозяйства и учетом особенностей их собственного экономического развития, усвоенные, по опыту мировой войны,—методы подготовки обороны и рациональные принципы питания войны,—привели эти государства к тенденции организовать свою экономику, как самодовлеющую, способную самостоятельно обеспечить их обороноспособность на случай войны. Эта тенденция кроме того подкреплялась фактом нарушения основных связей в мировой народно-хозяйственной жизни и общим послевоенным экономическим кризисом.

Однако, такой искусственный путь, шедший наперекор основным экономическим законам развития мирового капиталистического хозяйства и не имевший достаточных оснований в отношении наличия в этих странах естественных богатств,—конечно, не мог дать осязаемых практических результатов, в чем, впрочем, им удалось весьма скоро убедиться, получив, в порядке международных отношений, ряд наглядных уроков экономической теории капиталистического хозяйства.

Поэтому,—с пришедшей на смену послевоенному кризису относительной стабилизацией мирового хозяйства, в поисках действительных мероприятий для решения необходимых и неотложных вопросов экономической подготовки к войне,—этим малым государствам пришлось отказаться от непосильных дорогостоющих искусственных пу-

тей и стать на единственно (в условиях современной капиталистической системы) реальный путь коалиций, иначе говоря,—на путь трестирования своей экономической обороноспособности между собой и с крупными капиталистическими государствами, сообразно с этим ориентировав и свою политику по указанию последних.

Очевидно, суверенность малых государств и самодовлеющая их экономика, обеспечивающая их подготовку к ведению самостоятельной войны, есть ни что иное, как фикция, в условиях существующей современной системы мирового капиталистического хозяйства. Факт одновременного сосуществования мирового хозяйства и разделенных между собой национальными, экономическими и стратегическими границами отдельных государств,—делает очевидным также и то обстоятельство, что рациональная в современных условиях экономическая подготовка к войне отдельных капиталистических стран в отношении возможностей ее осуществления упирается в существующие противоречия всей этой системы мирового капитализма.

Принципиально иначе, очевидно, обстоит дело с экономической подготовкой к войне в условиях нашей страны, строющей свое социалистическое хозяйство в обстановке окружения капиталистического мира, угрожающего войной нашему мирному строительству.

Для того, чтобы избежать возможных ошибок, нужно учитывать наши специфические политико-экономические и военные особенности в отношении строительства военно-морской мощи СССР и наших методов ведения войны на море, вытекающие из самой природы Советского государства и предвидения вероятной стратегической обстановки на наших театрах войны сухопутных и морских. В этом рассмотрении следует учесть также: географические особенности нашей страны, имеющей (строющей) свои морские силы на разобщенных между собой морских театрах; наличную экономическую, финансовую и производственно-техническую базу нашей страны, определяющую возможности строительства военно-морских сил, а также и то обстоятельство, что в наших условиях действия морских сил РККА оперативно теснейшим образом связаны с действиями сухопутных частей Красной Армии.

При этом, однако, следуя принятому методу, нельзя учитывать эти особенности только в их стабильном виде, фиксированном узко лишь для сегодняшнего дня нашей действительности. Так, если географические признаки и сохраняют вообще сами по себе относительную устойчивость в течение более или менее длительного промежутка времени, измеряемого геологическими периодами, то и они, однако, не свободны от внешнего воздействия на них развития производительных сил, изменяющих качественно данную географическую сущность. Например, окончание работ по Волго-Донскому каналу, развитие дноуглубительных работ на реках, каналах и морях Советского Союза и упорядочение всей системы наших внутренних вод-

ных путей, в тенденциях своего развития, совершенно изменяют существующую стратегическую перспективу, вытекающую из относительно постоянных географических особенностей, и создают иную, чем разобщенность наших морских театров (в данном случае Балтийского и Черноморского), сущность. Вместе с тем, включение в состав морских сил, как их органической части,—воздушных сил и условия географического размещения промышленности, созидающей в/м. мощь страны,—уже и в настоящее время, в известной степени, трансформируют это былое качество разобщенности морских театров СССР.

Что же касается экономической и производственно-технической базы нашей страны, то здесь уже, в перспективе ближайших лет, следует считаться с возможностями значительных изменений, вытекающих из осуществляемого нами плана великих работ (пятилетка и генеральный план развития промышленности с учетом нужд обороны, твердый курс на индустриализацию и на экономическую независимость нашей страны от капиталистического мира) [1]).

Наша обстановка строительства обусловлена следующими принципиальными особенностями, которые, под угрозой возможности крупнейших ошибок, не могут быть игнорируемы при обсуждении вопроса об экономической подготовке Советского Союза к предстоящей войне:

1) Факт создания новой,—принципиально-противоположной существующей неорганизованной капиталистической системе,—социалистической плановой системы народного хозяйства.

2) Советское государство принципиально-противоположно капиталистическим, не только по экономической, но и по своей социально-политической структуре.

Так, например, милитаризм и маринизм, — неизбежные и необходимые спутники существования и развития капиталистических стран в современную эпоху монополистического капитала и империализма, — не свойственны ни в какой мере социально-экономическому и политическому развитию нашей страны.

Для крупных капиталистических государств, ведущих активную империалистическую политику, характерен факт наличия значитель-

---

[1]) Резолюция ноябрьского (29 г.) Пленума Центрального Комитета ВКП (б)—о контрольных цифрах народного хозяйства на 1929—30 г. в таком виде намечает общую перспективу развития нашего народного хозяйства:

«... Крупнейшие успехи последних лет, гигантский размах и невиданные темпы хозяйственного развития являются доказательством того, что задача советской власти догнать и перегнать в технико-экономическом отношении передовые капиталистические страны может быть выполнена в кратчайшие исторические сроки. Несомненные преимущества советской системы хозяйства по сравнению с капиталистической системой все больше находят свое подтверждение в исключительно высоких темпах народно-хозяйственного развития, в темпах материально-технической реконструкции народного хозяйства и повышения материального и культурного уровня жизни рабочего класса и трудящихся масс крестьянства...» («Правда»—от 17/XI—№ 268, III раздел резолюции. Разрядка наша.

ных именно морских сил, являющихся необходимым условием для успешной реализации ими этой империалистической политики. Для постоянного поддержания и в обстановке т. н. «мирного времени» своего военного приоритета на рынках сырья, сбыта и вложения капиталов, в условиях борьбы империалистов между собой за передел мира и против поднимающегося национально-освободительного и революционного движения в заокеанских колониях империализма и в порабощенных странах,—этим империалистическим государствам необходим могущественный «флот существующий», способный осуществлять эти задания империалистической политики на мировых морях и океанах.

Такие несвойственные Советской стране задачи не могут обосновывать и стимулировать наличие и дальнейшее развитие (строительство) Военно-Морских Сил Рабоче-Крестьянской Красной Армии. И если мы фиксируем необходимость наличия в мирное время морских сил РККА, а также необходимость создания и в наших условиях материально-технической базы для расширенного воспроизводства морских сил во время войны, то эта необходимость диктуется не такими задачами, а задачами нашей морской обороноспособности и пониманием сущности изменений в характере будущей войны на море. Эта необходимость имеет иной социально-политический смысл и иное количественное, качественное и техническое содержание в условиях экономической подготовки Советского Союза к предстоящей войне.

3) Развитие нашего хозяйства подчинено необходимости сделать нашу страну экономически независимой от капиталистического мирового хозяйства.

4) Мы должны в полной мере самостоятельно обеспечить и обороноспособность нашей страны, так как путь военных и экономических коалиций с капиталистическими государствами для нас закрыт, и мы можем рассчитывать, в случае войны, только на свои внутренние сырьевые и промышленные ресурсы.

Запроектированные планы нашего строительства (пятилетний план в целом и перспективные планы развития отдельных отраслей народного хозяйства) последовательно проводят линию на ведущую роль тяжелой промышленности в народном хозяйстве СССР с обязательным учетом нужд обороны страны во всех областях строительства. Этот курс на индустриализацию страны с учетом нужд обороны, при неуклонно проводимой во всех планах точке зрения расширенного воспроизводства,—дает нам возможность вести наиболее рациональную, по опыту мировой войны, экономическую политику, обеспечивающую реальные результаты в отношении подготовки Советского Союза к будущей войне на сухопутных и морских театрах.

Однако, наличие благоприятствующих моментов, облегчающих экономическую подготовку к войне Советского Союза, еще не заменяет ни в какой степени тщательно продуманной во всех деталях самой подготовки к войне и не избавляет нас от необходимости

предварительной проработки значительного круга больших и сложных проблем, вытекающих из современных условий ведения войны. Наоборот, именно наличие таких благоприятных предпосылок еще больше обязывает нас заняться этими вопросами планирования подготовки к войне с тем, чтобы практически реализовать заложенные в этих предпосылках возможности. В частности, следует помнить о том, что в условиях сегодняшней действительности Советского Союза еще остается ряд тяжело преодолимых производственных, организационных и финансовых трудностей, вытекающих из современного состояния экономики страны в целом, и пока еще отсталой материально-технической базы военного и, особенно, военно-морского строительства. Кроме того, тормозящим успешность этой работы фактором являются также и существующие в частности, и на морских силах умонастроения в отношении правильного понимания вопроса о материальном обеспечении ведения войны на море.

Облегчается только подход к решению вопроса, а это еще, однако, не значит, что легко будет его решать на практике.

Как это было показано, такое материальное обеспечение не может быть достигнуто только при условии строительства в мирное время определенного количества кораблей различных классов, средств береговой обороны и морских воздушных сил. Вопрос о материальном обеспечении ставится, как вопрос о создании еще в мирное время и такой производственной базы, которая в развернутом виде могла бы удовлетворять растущий спрос морской войны—во все время ее ведения—на основе расширенного воспроизводства средств и оружия войны на море.

Таким образом, практическая работа (мирного времени) по материальному обеспечению ведения войны на море должна идти по трем основным направлениям:

1) Обеспечение самим направлением государственной экономической политики создания наиболее благоприятных условий в отношении самостоятельной морской обороноспособности страны.

Сюда относятся вопросы политики своего сырья, своих полуфабрикатов и фабрикатов в отношении корпусов, механизмов и оружия морских сил, своего заводского оборудования, своих чертежей и готовых образцов, своей квалифицированной рабочей силы и инженерно-технических кадров и т. д.

2) Строительство в мирное время, так называемых, кадровых морских сил в той степени, в какой может и должно быть обеспечено создание и поддержание устойчивого вооруженного фронта на морских театрах в начальный период войны до момента развертывания народным хозяйством нового строительства морских сил.

Кроме оперативного критерия, определяющего количественные и качественные нормы кадрового состава морских сил на наших морских театрах,—их состав должен также обеспечить достаточную пропускную способность обучающегося в мирное

время личного состава, они должны также представлять по возможности полный набор образцов механизмов и оружия, необходимых для нового строительства во время войны.

В связи с ограниченностью бюджетных ассигнований на строительство военно-морских сил и необходимостью в виду этого наиболее целесообразного расходования отпускаемых в мирное время финансовых средств на боевой тоннаж, должна быть заблаговременно продумана и оперативно-обоснована количественная и качественная необходимость использования и приспособления торгового флота на время войны в качестве, так называемого, «вспомогательного флота» (вспомогательные крейсера, дозорные и сторожевые суда, тральщики, минные заградители, авиотранспорта, базы подлодок, базы торпедных катеров, водолеи, угольщики, нефтеналивные суда, десантные транспорта, суда охраны рейдов, плавучие мастерские и т. п.). Исходя из этого, должны быть сформулированы задания торговому судостроению и оперативные основания для мобилизации водного транспорта.

3) Создание в мирное время в народном хозяйстве страны условий, обеспечивающих развертывание в возможно более короткий срок после начала войны материально-технической (производственной) базы для расширенного воспроизводства средств ведения войны на море.

Для этих целей, исходя из плана войны и оперативных расчетов, необходимо заблаговременно установить приближенные количественные (а по возможности и качественные) нормы строительства морских сил во время войны для пополнения (убыли) и усиления (полного развертывания) вооруженного фронта на море.

Должны быть, на основе оперативного и производственного критерия, установлены сроки развертывания промышленностью самого строительства по отдельным родам морских сил (флот, береговая оборона, морские воздушные силы) и по отдельным классам и типам судового состава, самолетов и оружия.

Вопрос об установлении сроков строительства имеет еще и то большое значение, что он в значительной степени обуславливает количественный состав кадровых морских сил мирного времени, а следовательно,—соответствующую нагрузку на мирный бюджет. Чем меньшим, после начала войны, будет срок развертывания промышленностью нового строительства морских сил, тем меньшая нагрузка ляжет на морской бюджет мирного времени.

В связи с характерным для современного периода развития быстрым темпом роста производительных сил,—для обеспечения поддержания расширенного воспроизводства материальных средств морских сил во время войны на высоком уровне техники,— должен быть устранен в возможных пределах еще в мирное время имеющий место разрыв между теоретической научно-технической разработкой вопросов строительства и пока еще отстающими от нее реальными технико-производствен-

ными возможностями выполнения строительной программы. Производственная база должна быть не только подтянута к уже достигнутым сегодняшним ступеням научно-технической разработки, но должна строиться с расчетом их последующего развития на основе научного предвидения направлений и тенденций эволюции роста происходящего во всех отраслях техники строительства военно-морских сил.

Наряду с этим должны быть также устранены имеющие место явления, когда строющийся корабль устаревает еще на стапелях, когда, в стремлении улучшить строющееся оружие и механизмы, в уже разработанные рабочие проекты в ходе их выполнения вносятся серьезные исправления, значительно удлиняющие заданные оперативно-обоснованные сроки постройки; исправления, часто нарушающие также и самую целесообразность этого строительства по существу.

Практическое разрешение всех этих вопросов обеспечения материальной базы морской войны представляет большую трудность, осложняемую еще и полным отсутствием достаточно обоснованных (хотя бы и в рабочей гипотезе) количественных оперативных и производственных норм во всех областях планирования материального обеспечения.

Кроме того, уже имеющийся послевоенный опыт строительства экономических органов подготовки к войне во всех странах показывает, с какими чрезвычайно сложными производственно-техническими, оперативными и организационными проблемами приходится сталкиваться при практическом разрешении вопроса о материальном обеспечении ведения войны.

В мероприятиях по практическому осуществлению материального обеспечения ведения войны на море,—поставлено на разрешение много крупнейших и серьезнейших вопросов, относящихся: к основам построения военно-морского бюджета (выбор наиболее правильного пути в соотношении расходов мирного и военного времени, соотношение капитальных затрат и затрат на текущие нужды пополнения морских сил, на их снабжение, на создание мобзапасов и т. п.), к вопросам выбора наиболее рационального пути в выработке оперативно-технических заданий в отношении распределения работы по заводам, строющим военно-морские силы (вопросы разделения труда и специализации, в смысле повышения темпов и общей эффективности работы; установление сроков строительства и их возрастающей прогрессии на военное время, сообразованное с оперативной необходимостью [1]); террито-

[1]) В этом смысле с большим удовлетворением следует отметить проводимую в настоящее время значительную работу по проведению полной реконструкции нашей судостроительной промышленности, работу, в которой, следует думать, будут учтены и запросы нашей морской обороноспособности. Общее представление об этой работе дает следующая заметка из «Правды»:

«Ленинградский Гимпромез разработал план полной реконструкции всего коммерческого судостроения на ленинградских судостроительных заводах. Это

риальное размещение этой промышленности и ее сырьевой базы с оперативной точки зрения и т. д., и т. п.). Сюда же относятся вопросы о достижении возможных пределов ассимилирования военной и мирной промышленности, строющей военно-морские силы, и вытекающая отсюда необходимость сохранения и нового строительства специально военных отраслей этой промышленности и создания военных ячеек в мирных отраслях; вопросы стандартизации строительства механизмов и оружия во всех отраслях; зависимость и связь военно-морской промышленности с отдельными отраслями всей иной промышленности государства, установление степени этой зависимости и связей по отдельным родам морских сил, установление степеней прямой зависимости и связи строительства отдельных классов судов с промышленностью общего судостроения, с машиностроительной и электротехнической промышленностью, с заводами, изготовляющими вооружение, и промышленностью точной механики и оптики; связь, например, моторного судостроения с существующей авио, авто и судостроительной промышленностью;—отсюда решение задачи об организационном объединении всех этих отраслей промышленности во время войны в форме ли простого кооперирования, или в форме треста или концерна военно-морских вооружений, —наиболее рациональное разрешение этой задачи, отвечающее интересам фронта и тыла при установлении правильного соотношения во время войны между мирно-хозяйственными отраслями, военной и военно-морской промышленностью, — и еще много других вопросов, требующих заблаговременной тщательной проработки.

Несмотря на то, что в наших условиях, как это было сказано, организационное разрешение этих вопросов облегчается самим пла-

---

дает возможность приблизить темп постройки новых советских судов к западноевропейским и американским темпам. Постройка корпуса на стапеле, продолжающаяся сейчас 9 месяцев, после реконструкции будет продолжаться $5^1/_2$—6 месяцев. После спуска паровые суда будут продолжаться постройкой два месяца (за границей—шесть недель), а дизельные суда—три месяца (за границей восемь недель). Сейчас снаряжение судна на воде занимает шесть месяцев.

В результате реконструкции все ленинградские судостроительные заводы будут специализированы и кооперированы. Балтийский завод будет строить корпуса паровых судов, суда свыше 150 метров длиной и паровые машины свыше 700 лош. сил. Завод будет производить обработку валов, изготовлять пароходные винты, причем винты из нержавеющей стали и т. д. Завод имени Марти будет изготовлять паровые машины, мощностью до 700 лош. сил и все вспомогательные механизмы. Северная верфь начинает постройку 30 новых стапелей для строительства рыболовных траулеров. Механизмы для траулеров будут изготовляться на других заводах. После реконструкции Северная верфь явится одной из крупнейших верфей в мире. Балтийский завод будет ежегодно выпускать 8 коммерческих кораблей, завод имени Марти также 8, а Северная судостроительная верфь 12 крупных кораблей и 60 траулеров.

Реконструкция судостроительных заводов в Ленинграде будет закончена в два года. Снижение себестоимости коммерческого судостроения запроектировано на 50 процентов». (Центр. «Правда» от 2/XII—29 г. № 282—стр. 5).

новым характером нашего строительства, тем не менее и в наших условиях, а пожалуй, особенно, в наших сегодняшних условиях, — приходится считаться с рядом экономических, финансовых и производственно-технических трудностей при их разрешении. И в отношении выработки оперативных обоснований и расчетов норм материального обеспечения, и в области экономических, финансовых и производственно-технических мероприятий—все вопросы эти вполне заслуживают того, чтобы наряду с практическими шагами в этом направлении специально исследовалась и была разработана научная теория, освещающая этот практический путь: учение о материальном обеспечении войны на море.

Это, пожалуй, одна из наиболее капитальных научных проблем, стоящая пока еще в совершенно нетронутом виде перед теорией морской войны.

V. Проблема личного состава.

Опыт последних войн, а особенно опыт мировой войны 1914—18 г.г.,—выдвинул ряд сложных организационных проблем, которые на практике пришлось решать воюющим государствам в деле комплектования своих вооруженных сил личным составом.

Увеличившийся масштаб современной войны, усложнившиеся условия ее непосредственного ведения, поставили во всей широте проблему военного воспитания и обучения миллионных человеческих масс, заменив старое понятие—постоянных кадровых армий понятием—вооруженный народ. Положение о том, что «в настоящее время войну ведет вся страна со всем своим населением и всеми материальными ресурсами»—стало настолько общеизвестной формулой, что вряд-ли есть необходимость еще и здесь сколько нибудь подробно останавливаться на его обосновании.

Проблема личного состава современных вооруженных сил, в отношении постановки вопроса комплектования сухопутных армий имеет свою большую, можно сказать, исчерпывающую литературу и в иностранных государствах, и у нас, однако, иное дело в отношении целеустановок постановки специальной проблемы личного состава военно-морских сил.

Хотя и здесь можно констатировать наличие ряда научных трудов и отдельных статей в военно-морской периодической печати, обстоятельно освещающих проблемы подготовки и комплектования морских сил личным составом, тем не менее, за небольшим счастливым исключением,—основные установки в подходе к решению этих вопросов, ориентированные шорами теории владения морем, являются неверными в принципиально изменившихся современных условиях ведения войны на море.

Поскольку считалось, что материальная часть морских сил является невосстановимой во время войны или трудно восстановимой в короткий срок,—постольку и методы комплектования морских сил личным составом были ориентированы, главным образом, на кадры мирного времени, только до некоторой степени пополняемые призывом по мобилизации незначительного количества запаса из старых

моряков и вновь призванными молодыми возрастами для доукомплектования несколько увеличившегося состава морских сил по нормам военного времени.

Пока, на базе общего развития производительных сил, морская сила действительно оставалась невосстановимой или трудно восстановимой и пока не могло и быть речи о строительстве и непрерывном восстановлении морских сил на основе расширенного воспроизводства, такие методы питания морских сил личным составом, ориентированные установками теории владения морем, могли иметь для себя достаточные обоснования. Иное дело в настоящее время.

Уже и опыт мировой войны на море дает общие количественные показатели значительного роста личного состава морских сил во время войны в сравнении с кадрами мирного времени. А тенденции современного развития строительства военно-морских сил на основе непрерывного и расширенного воспроизводства дают все основания предполагать значительно превосходящий опыт мировой войны темп роста личного состава морских сил во время будущей войны на море. Эти показатели, если и не совпадут, то, по основным своим соотношениям, значительно приблизятся к показателям роста сухопутных армий, хотя, естественно, если брать абсолютную численность, они, конечно, и в будущем во много раз будут уступать им.

Наша литература, ориентированная по линии теории владения морем, естественно, не дает сколько нибудь готовых дифференцированных показателей по отдельным государствам и по отдельным родам морских сил, так чтобы уже сейчас в этой работе можно было бы сделать достаточно обоснованные окончательные выводы для построения гипотезы комплектования. Кроме того, эти выводы не могут быть построены вне тесной зависимости и связи с общими установками на материально-техническое и оперативное обеспечение ведения войны на море, также пока еще ориентированное шорами теории владения морем.

Вопрос этот осложняется еще и тем, что в условиях ведения войны различными государствами на различных морских театрах мы будем иметь различные особенности, специфичные для данного государства, для данного театра и для данного рода морских сил и вовсе несвойственные другому государству и иному роду морских сил (например, комплектование в особенности подлодок или в особенности эсминцев, крейсеров, торпедных катеров, или военно-морских воздушных сил и т. п.; особенности развития морских сил, например, в Англии, Италии, Франции и в СССР).

Эти особенности, определяющие различные показатели комплектования, в свою очередь сами будут определяться всем комплексом социально-экономических и политико-стратегических факторов, составляющих основания как для морской политики данной страны, так и для уже непосредственно оперативных обосно-

ваний для строительства и развития данных морских сил вообще и преимущественного развития данного рода морских сил в частности (класс и тип кораблей, в/м. воздушных сил, средств береговой обороны).

Условия строительства военно-морских сил, их комплектования и учебно-боевой подготовки личного состава будут определяться также и военно-географическими особенностями морских театров и непосредственными тактическими особенностями боевого применения и использования морских сил в условиях ведения операций на данном театре.

Правильная гипотеза комплектования в отношении ее количественных и качественных показателей может быть построена именно на основе такого широкого и тщательно-дифференцированного подхода к основным ее социально-экономическим, политико-стратегическим и оперативно-тактическим определителям, и было бы неправильным пытаться, не располагая достаточным материалом для суждения во всех этих направлениях, говорить о каких либо примерных цифровых количественных или конкретных качественных нормах для данных государств и для данных родов морских сил.

Тем не менее, самый метод подхода к исследованию части этих вопросов комплектования может быть намечен на основе показателей развития численности личного состава морских сил по опыту мировой войны и тенденций его развития в послевоенное время.

На основе имеющегося материала возможна в данном случае только общая теоретическая постановка вопросов комплектования на иных, нежели раньше, основах, хотя окончательное практическое суждение и само построение конкретной гипотезы комплектования (правда, не входящее в задачи этой нашей работы) и затрудняется недостаточной проработкой этого вопроса в известной нам нашей и иностранной военно-морской литературе.

Таким образом, фиксируя насущную необходимость последующей детальной практической проработки вопросов комплектования морских сил по линии критики теории владения морем [1]), мы ограничиваемся рассмотрением лишь некоторых данных, имеющихся в нашем распоряжении в отношении постановки проблемы личного состава в различных странах и практического ее разрешения по опыту мировой войны.

---

[1]) В частности, интересна тщательная и детальная проработка методов комплектования морских сил по опыту Германии (особенно в отношении подлодок и воздушных сил) и Англии (особенно—противолодочные средства, личный состав конвоев, обучение торговых моряков), не говоря уже о более значительном для нас интересе проработки этих вопросов на опыте России в мировую войну.

Имеющиеся, по опыту мировой войны, в отношении России документы и архивный материал, а в отношении иностранных государств—сырые, разрозненные и не систематизированные данные, рассеянные в различных источниках,—все еще ждут своих внимательных исследователей.

Вс. Вишневский в своей работе — «Резервы личного состава английского флота» («М. Сб. № 11—1929 г.) приводит ряд данных об источниках комплектования и численности английского флота.

Если брать общие цифры численности личного состава **английского флота** по опыту мировой войны:

	Перед войной 1914—18 г.г.	К моменту перемирия—ноябрь 1918 г.
1. Количество боевых судов . . .	626 единиц	1 281 единица
2. Количество личного состава . .	146 047 чел.	407 396 чел.

(«Marine Rundschau» январь 1927 г.),

то, даже не учитывая потерь (систематизированные данные о которых не приведены),—личный состав английского флота за время мировой войны увеличился почти на 300%, значительно превысив по абсолютным показателям численность флотов каких бы то ни было государств за всю историю ведения войн на море.

Почти совершенно аналогичную картину увеличения численности личного состава во время мировой войны дают общие данные и по русскому флоту, численность которого за 3 года войны также увеличилась почти на 300% [1]).

	К июлю 1914 г.	К 1 января 1917 г.
Общая численность личного состава русского флота	57 615 чел.	163 918 чел.

Более дифференцированно:—по годам и отдельным категориям—личный состав русского флота распределялся следующим образом:

Категория личного состава	К 1 июля 1914 г.	К 1 января 1915 г.	К 1 января 1916 г.	К 1 января 1917 г.
1. Офицеры и в/м чиновники	4 182	5 173	6 221	7 703
2. Кондукторы и сверхсрочнослужащие . .	5 735	5 616	5 537	5 815
3. Лица некомандного состава	47 698	89 386	110 698	150 400

[1]) Эта и последующие таблицы личного состава русского флота составлены нами путем обработки и суммирования данных, приведенных в т. н. «Всеподданнейших докладах по морскому министерству» за 1914, 1915 и 1916 г.г.

Данные этой таблицы фиксируют относительно незначительное увеличение численности офицерского состава и стабильность количества кондукторов и сверхсрочнослужащих, наряду со значительным увеличением общей численности всех категорий некомандного состава.

Подтверждает такой характер изменения численности личного состава в отношении кондукторов, сверхсрочнослужащих и некомандного состава и таблица распределения этих категорий по отдельным морским театрам (Черноморскому и Балтийскому) (см. табл. на след. стр.).

Данные о личном составе Каспийской, Сибирской и Амурской флотилий не характерны для изменений военного времени, так как эти флотилии, не принимая участия в операциях мировой войны, не пополнялись и оставались все время ведения войны в составе, характерном для мирного времени.

Кроме приведенных данных, в середине войны в связи со вставшей потребностью была сформирована флотилия Северного Ледовитого океана, в которой к 1 января 1917 года числилось: 108 кондукторов, 31 чел. сверхсрочнослужащих и 3 074 чел. прочих лиц некомсостава.

К тому же времени (к 1/I—1917 г.) в частях сухопутного фронта числилось в составе морских команд, батальонов и экспедиций: 367 офицеров и 10 945 лиц некомандного состава.

Приведенные данные дают лишь некоторый сырой материал для теоретического подхода к исследованию гипотезы комплектования Красного флота во время войны, при условии учета значительно возросшей повышательной тенденции роста личного состава.

Для более близкого и тщательного теоретического подхода к исследованию гипотезы комплектования морских сил СССР, необходимо детально учесть все количественные и качественные изменения принципиального свойства, происшедшие в сущности современных условий ведения войны на море со времени мировой войны и особенности, заложенные в самом характере строительства наших морских сил, не свойственные характеру строительства флота бывшей Российской империи. Должны быть также учтены и изменения непринципиального порядка [1]).

Обращаясь далее к показателям количественного увеличения личного состава, вызванного появлением новых видов оружия (подлодок, противолодочных средств и морских воздушных сил), применение которых во время мировой войны носило массовый характер, следует отметить, что здесь уже и в эпоху мировой войны имело место количественное увеличение личного состава в гораздо более повышенной прогрессии, нежели в других частях морских сил.

---

[1]) Об изменениях принципиального свойства мы говорили уже и в предыдущих главах, будем говорить также и в последующем нашем изложении; что же касается до непринципиальных изменений, то к ним, например, следует отнести иной судовой состав мирного времени на наших театрах.

Театр и категория личного состава	К 1 января 1915 г.	К 1 января 1916 г.	К 1 января 1917 г.
I. Балтийский флот:			
а) кондукторы . . .	878 чел.	975 чел.	1 245 чел.
б) сверхсрочнослуж.	2 828 „	2 651 „	2 466 „
в) некомандный состав	54 451 „	68 460 „	80 159 „
Всего	58 157 чел.	72 086 чел.	83 870 чел.
II. Черноморский флот:			
а) кондукторы . . .	449 чел.	546 чел.	694 чел.
б) сверхсрочнослуж. .	959 „	907 „	849 „
в) некомандный состав	28 037 „	34 583 „	40 371 „
Всего	29 445 чел.	36 036 чел.	41 914 чел.
III. Каспийская флотилия:			
а) кондукторы . . .	18 чел.	20 чел.	22 чел.
б) сверхсрочнослуж. .	70 „	67 „	65 „
в) некомандный состав	533 „	660 „	1 083 „
Всего	621 чел.	747 чел.	1 170 чел.
IV. Сибирская флотилия:			
а) кондукторы . . .	75 чел.	84 чел.	104 чел.
б) сверхсрочнослуж. .	212 „	172 „	143 „
в) некомандный сост.	4 972 „	5 028 „	5 808 „
Всего	5 259 чел.	5 284 чел.	6 055 чел.
V. Амурская флотилия:			
а) кондукторы . . .	42 чел.	48 чел.	38 чел.
б) сверхсрочнослуж. .	85 „	67 „	50 „
в) некомандный сост.	1 373 „	1 449 „	905 „
Всего	1 500 чел.	1 564 чел.	993 чел.

Так, например, увеличение количества личного состава германских подлодок во время мировой войны дает показатели в 12—14 раз большие кадров мирного времени.

	Нач. войны (июль 1914).	Кон. войны (сен. 1918).	Потери во время войны.	Общ. кол. за всю войну.
1. Личн. состав всего германского подводн. плавания (включая базы и штабы)	1 400 чел.	11 917 чел.	5 924 чел.	17 841 чел.
2. Личный состав подводных лодок	747 »	5 467 »	5 132 »	10 599 »

(По данным работы Михельсена: «Подводная война»).

В связи с современным ростом техники производства морских сил, для прогрессии увеличения личного состава морских сил во время будущей войны, пожалуй, более характерными будут именно эти и приведенные ниже показатели, чем приведенные показатели роста общей численности личного состава флотов Англии и России.

К сожалению, мы не располагаем сейчас достаточно проверенными, полными и дифференцированными данными относительно количества личного состава, занятого на противолодочных средствах для того, чтобы установить в цифрах прогрессию его увеличения; однако, достаточно показательным является факт наличия в Англии в течение мировой войны около 4 000 судов, занятых борьбой с подлодками, и приводимые ниже цифры численности самолетов и личного состава возд. сил, принимавших участие в мировой войне.

Что касается прогрессии увеличения личного состава воздушных сил во время войны в сравнении с кадрами мирного времени, то здесь уже опыт мировой войны показал тенденцию неизмеримо более значительного, чем на морских силах роста количества материальной части и личного состава воздушных сил:

«...Германия в 1914 г. начала войну, имея всего 232 самолета. В 1918 году к концу войны она располагала на всех фронтах 5 000 действующих самолетов, при этом за всю войну ею было построено 47 637 машин. Франция вышла на войну с 162 самолетами..., а окончила ее, имея в одних боевых частях 4 408, из них действующих 3 430, построив за одну войну до 52 000 самолетов...» (Триандафилов — «Характер операций современных армий» — стр. 45).

Эти цифры, хотя и фиксируют количество сухопутных и морских самолетов вместе взятых, тем не менее они достаточно характерны по основным соотношениям и для морских воздушных сил, взятых в отдельности, если и не по абсолютным величинам потребного для их обслуживания личного состава, то, во всяком случае, — по прогрессии увеличения наличных кадров во время войны.

В своей работе «Подготовка летного состава в морской авиации С. А. С. Ш.» А. Якимычев приводит данные о росте во время мировой войны личного состава морского воздушного флота в Германии и Англии:

«... до войны в германском морском воздушном флоте насчитывалось личного состава всего лишь 200 человек, тогда как к концу войны числилось уже 18.000 человек. В английской морской авиации в начале войны (август 1914 г.) насчитывалось личного состава всего лишь 600 человек, тогда как к декабрю 1917 г. числилось уже 47.815 человек.

Итак, в германском морском воздушном флоте за время мировой войны личный состав увеличился в 90 раз, а в английском — примерно, в 80 раз ...» («Морской Сборник» № 2 за 1926 г. стр. 28).

Вместе с тем, как уже было сказано, наибольшего своего развития воздушный флот достиг уже только в послевоенное время, так что в условиях будущей войны, очевидно, придется считаться с еще большими показателями его роста, а следовательно, с еще большими количественными показателями роста потребного для его обслуживания личного состава.

Показательны также для подхода к проработке вопросов комплектования и современные данные наличия кадров и обученных резервов личного состава флотов в различных странах: [1]).

СТРАНЫ:	Колич. офицеров.		Колич. матросов.		Общ. количество.	
	на дейст. службе.	в резерве.	на дейст. службе.	в резерве.	на дейст. службе.	в резерве.
1. Великобритания .	8 846	10 425	95 922	64 742	104 768	75 167
2. С. А. С. Штаты . .	8 312	5 037	81 702	25 030	90 014	30 067
3. Франция	3 493	8 945	50 487	153 980	53 980	162 925
4. Италия	2 233	4 731	40 881	60 000	43 114	64 731
5. Япония	—	—	—	—	70 000	—

Цифры эти показывают различное положение в отдельных странах с обученными флотскими резервами. Цифры, характеризующие положение с личным составом в САСШ, очень характерны, как показатель известного перманентного кризиса личного состава американского флота, в значительной степени тормозящего строительство его материальной части.

Различные тенденции в политике накопления обученных резервов личного состава морских сил, зафиксированные в этих цифрах, объясняются различными возможностями этих стран и, очевидно,

[1]) Таблица составлена нами по данным, опубликованным в справочнике «Иностранные армии и флоты» за 1928 г. Более подробные данные специально об английском флоте приведены в статьях т. Вишневского в №№ 11 и 12 «М. Сб. за 1929 г.

еще недостаточно осознанным опытом мировой войны и современных тенденций правильной постановки проблемы личного состава.

Если же говорить о наиболее рациональной политике накопления в мирное время обученных кадров личного состава, то такую политику, судя по цифрам, ведет Франция, а отчасти и Италия.

Что касается до цифр личного состава и резервов флота Англии, то здесь нужно взять поправку в приводимых цифрах на то обстоятельство, что в них не учтены те резервы личного состава, которые она имеет в лице большого количества своих торговых моряков и рыбачьего населения для пополнения личного состава английского флота. Кроме того, если сравнить итог флотских резервов Англии 1928 г. — 75 167 чел. с итогом 1913 г., когда она имела 48 093 чел. в резерве, мы убедимся, что налицо повышательная тенденция в обеспечении английского флота резервами личного состава, основанная на опыте мировой войны.

Критика теории владения морем, таким образом, наряду с иной, чем это было до сих пор, постановкой вопроса о материальном обеспечении ведения войны на море, — выдвигает также в иную плоскость и вопрос об обеспечении питания морских сил личным составом во время войны.

В современных условиях ведения войны на море приходится совсем в ином разрезе рассматривать вопрос о создании кадров личного состава морских сил, вопрос о накоплении обученных военно-морских резервов, могущих быть по мобилизации призванными во флот, береговую оборону и морскую авиацию.

Иначе стоит вопрос о сроках службы по отдельным специальностям и родам войск, вопрос о в/м школе, о программах обучения, вопрос о правильном соотношении первых и последующих эшелонов мобилизации личного состава морских сил,—в связи с изменившимися условиями питания войны на море материальными средствами и в связи с увеличившимися масштабами морской войны.

Критика теории владения морем, выдвигает, как новую проблему, вопрос о создании условий для непрерывного расширенного воспроизводства в военное время квалифицированного личного состава для укомплектования материальных средств морских сил, создающихся также по принципу непрерывного расширенного воспроизводства уже во время самой войны.

Практическое осуществление такого «строительства» личного состава ставит во всей широте вопрос о максимальном использовании пропускной способности штатного состава кадровых морских сил мирного времени и проблему маринизации гражданского населения, учащихся гражданской школы и промышленных рабочих, могущих по мобилизации быть призванными на морские силы.

Однако, проблема личного состава, по опыту мировой войны, имеет и не только иной количественный, но также и иной качественный смысл в отношении специального военного обучения.

«...Плохой солдат имеет такой же желудок, занимает в вагоне такое же место, требует такого же хвоста нестроевых, как и хороший солдат. Но он стóит много дороже, раз война уже началась; он расходует огнеприпасы несравненно менее экономно, и автоматическое оружие в его руках является ужасным орудием мотовства. Все предметы снабжения в плохой роте уничтожаются с удивительной беспощадностью. Она представляет дырявое решето, всегда оборванная и безоружная, так как торгует снаряжением и теряет шинели, сапоги, оставляет на поле сражения телефонные аппараты; она более прожорлива, так как фальсифицирует свой личный состав и требует лишние пайки... Плохая рота обладает способностью таять, как лед на летнем солнце; при затрате огромного количества жизней, здоровья, усилий она дает совершенно ничтожную полезную работу... Надо быть очень богатым государством, чтобы пытаться вести современную войну плохими войсками...»

(Свечин. — «Стратегия» — 2 изд., стр. 115 — 116).

Так стоит вопрос в отношении качества специального военного обучения армии.

Особенный, еще более широкий и глубокий смысл имеет проблема качества личного состава для морских сил, являющихся чрезвычайно дорогим, сугубо техническим, специальным родом вооруженных сил, требующим создания высоко-квалифицированного личного состава.

Проблема качества в наших условиях комплектования морских сил Советского Союза ставится, как проблема классового и физического отбора, специального военно-морского и политического обучения и воспитания.

Если в строительстве наших вооруженных сил нет основных противоречий, делающих невозможным для капиталистических государств сочетание проблемы количества и качества личного состава [1]), — то тем не менее и в наших условиях, — особенно морских сил, — при практическом осуществлении этого сочетания есть ряд значительных технических трудностей.

Длительный срок службы на морских силах, обеспечивающий хорошую качественную подготовку кадров, имеет тот большой в современных условиях недочет, что он обуславливает слабую пропускную способность штатной численности морских сил в мирное время, в отношении накопления достаточных, в количественном отношении, резервов для комплектования морских сил во время войны.

---

[1]) Необходимость создания массовых многомиллионных армий для ведения современной войны ставит капиталистические страны перед неразрешимым противоречием: — необходимость вооружения широких масс трудящихся, угрожающая самому существованию капиталистического строя. В поисках путей для выхода из создавшегося положения — буржуазная военная мысль (Фуллер, Сект, Зольдан) выдвигает проекты создания хорошо обученных немногочисленных профессиональных армий, в которых назначение человека в основном будет сводиться к обслуживанию машин (танки, моторизованная артиллерия, авиация). Однако, такое направление, неверно оценивая самый характер современной войны, характер численности современных армий и материальных средств ведения войны,— не способно вывести буржуазную военную мысль из этого тупика противоречий, в который она загнана самим фактом существования капиталистического строя.

Более обстоятельное освещение этого вопроса читатель найдет в уже упомянутой работе т. Триандафиллова (глава:... «Малочисленные моторизованные части или миллионные армии» — стр. 25—29).

Изжитие некоторой части этих трудностей может быть достигнуто на пути возможного, без значительного ущерба для общей военно-морской квалификации, сокращения сроков службы на морских силах с упором на узкую специализацию личного состава в пределах его специальностей. Окончательной же ликвидации этих трудностей можно добиться на путях маринизации гражданского населения и гражданской школы, в пределах требуемых расчетами необходимых пополнений морских сил во время войны.

Подготовка и обучение личного состава должны быть дифференцированы и в ином разрезе. Одно дело подготовить личный состав для «основного флота» (линкоры, крейсера, эсминцы, подлодки); иное дело — подготовка личного состава для «второго» и «вспомогательного» флотов (тральщики, сторожевые и дозорные суда, транспорта и т. п.) и для береговых учреждений флота, — не требующих такой высокой специализации.

Особо должен быть обсужден вопрос о количественном и качественном лимите личного состава для береговой обороны. В ином специальном разрезе должен быть обсужден также особенный вопрос о личном составе для морских воздушных сил.

Специализация во всех отраслях военно-морской службы выдвигает ряд практических вопросов для нашей военно-морской школы, готовящей кадровых специалистов для военно-морских сил РККА и для гражданской школы, работающей в смежных с нами областях.

Если взять инженерно-технические специальности, то здесь может итти речь о целеустановках или специальных «уклонах» на подготовку инженера-организатора и администратора, начальника службы, цехового инженера и техника, инженера расчетчика и конструктора, инженера и техника для непосредственной эксплоатации механизмов.

Некоторая аналогия допустима и в подготовке строевого и штабного командного состава, где может быть поставлен вопрос о специальном уклоне, начиная уже с первых ступеней подготовки и кончая высшей ступенью (Военно-Морской факультет Академии).

Наша существующая практика не всегда отвечает таким образом сформулированному заданию, и если в пределах военно-морской школы, ведется в настоящее время успешная проработка вопросов специализации в военном образовании, то за ее пределами в военизируемой гражданской школе дело обстоит много хуже.

Если, отвлекаясь от общей теоретической постановки вопроса, взять, например, Ленинградский Морской Техникум — показательный, опытный пункт военизации, казалось бы, могущий готовить комсостав запаса морских сил штурманской, механической и радиотехнической специальностей для «второго» и «вспомогательного» флотов, — то его практика очень показательна, как идущая вразрез с установкой на специализацию:[1]) из 260 часов, отводимых в течение всего курса

---

[1]) Автору этой работы пришлось участвовать в составе комиссии по обследованию подготовки кадров в Ленинградском Морском Техникуме.

для теоретических занятий по военизации, — 104 часа затрачивается на подготовку по воздушно-химической обороне и 156 ч. на т. н. «высшую допризывную подготовку», в которую входит цикл предметов и не только военно-морского, но и военно-сухопутного дела. Между тем, существующее небольшое время можно было бы использовать гораздо рациональнее, ограничив целеустановку по военизации ЛМТ — только военно-морским циклом, соответственно с этим распределив время и предметы на отдельных его факультетах (в/м. энциклопедия и тактика в/м. оружия для штурманов; в/м. энциклопедия и знание механических и радиотехнических установок, принятых на военном флоте—для двух остальных факультетов) и время производственной практики и летнего плавания.

Если так обстоит дело на опытном пункте военизации,—то, нужно думать, практика военизации и маринизации средней и высшей гражданской школы имеет, очевидно, по меньшей мере, такие же недочеты, проистекающие из неправильной установки на универсальную общевоенную подготовку. Под этим углом зрения нужно проверить практику морских техникумов в других городах, кораблестроительных факультетов политехникумов и вообще всех учебных заведений, где военизация проводится с «маритимным» уклоном.

Готовить специалиста «на все руки», для всех «могущих возникнуть» нужд, давать широкое энциклопедическое военное образование —самый дорогостоющий, требующий большого времени — нерациональный путь, не отвечающий характеру современного военного дела, требующего большой квалификации в узких специальных областях для огромного большинства практических военных работников.

Общее направление работы нашей высшей и средней технической гражданской и военно-морской школы, перестраиваемой на основе последних партийных и правительственных решений, дает возможность поставить вопрос о кадрах для армии и морских сил на правильный и с точки зрения военной необходимости путь.

Характерен для условий нашей страны самый факт совпадения интересов индустриализации и подготовки кадров с интересами укрепления обороноспособности Советского Союза.

И если мы фиксируем необходимость наряду с общей технической квалификацией работников нашего народного хозяйства— дать и специальную военную или военно-морскую подготовку, то, хотя это отчасти, как будто бы, увеличивает стоимость и удлиняет по времени сроки подготовки, тем не менее, такой путь оправдывает свою целесообразность, как перестраховочный в смысле военной опасности путь, сокращая в общей сложности и стоимость, и сроки отдельной мирно-хозяйственной и отдельной специально-военной подготовки.

Сращивание и ассимилирование мирной и военной техники производства и подготовки кадров, на основе предъявления требований военведом к самому себе и к мирному производству, дает наиболее

рационального возможное разрешение всех вопросов, связанных с подготовкой народного хозяйства и человеческих кадров к ведению войны.

Однако, взятая в широком аспекте проблема личного состава не исчерпывается постановкой вопросов подготовки и комплектования личного состава частей морских сил. Крупнейшее значение в обеспечении строительства морских сил имеет также вопрос комплектования рабочей силой промышленности, строющей военно-морские силы.

Мы уже говорили в первых главах этой работы о тех затруднениях, которые испытывали во время мировой войны отдельные воюющие страны в связи с хронической нехваткой рабочей силы в основных отраслях судостроительной промышленности, вызывавшей необходимость возвращения на производство рабочих судостроителей, призванных в армию.

Выявившаяся в самом процессе мировой войны, необходимость развертывания мощной судостроительной базы потребовала значительного увеличения кадров рабочей силы, занятой в этой промышленности. Естественно, что существовавшие в мирное время кадры не смогли удовлетворить эту потребность, и промышленность должна была удовлетвориться новыми необученными неквалифицированными рабочими.

Такое положение с рабочей силой не могло не вызвать резкое ухудшение качества работы и падение производительности труда, что повело к значительному снижению требований, предъявляемых к военному судостроению.

Имевший место во время мировой войны кризис рабочей силы в судостроительной промышленности был одной из наиболее существенных причин, не позволившей выявить в ходе войны (особенно, в первые полтора-два года) «настоящие темпы» расширенного воспроизводства материальной части морских сил.

И если даже и в этих условиях,—при отсутствии предварительной плановой подготовки,—мировая война на опыте Англии и Германии (а впоследствии и САСШ) показала все же значительные темпы—то это только лишний раз подчеркивает большие потенциальные возможности, заложенные в высоко развитой общей индустриальной базе, по отношению к которой промышленность военного судостроения занимала в этих странах ведущее место.

Тем более поэтому чрезвычайно существенным моментом подготовки к будущей войне на море является успешное решение вопроса воспроизводства квалифицированной рабочей силы для военного судостроения при разрешении общей проблемы личного состава.

Имеющиеся данные по опыту мировой войны и численные показатели количества рабочих в основных отраслях военной промышленности и военного судостроения в послевоенное время в капита-

листических странах дают некоторый материал для суждения по этому вопросу.

Максимальное число рабочих на кадровых военных заводах во время войны 1914—18 гг.[1]).

Страны.	Общее количество рабочих на военных заводах.			Количество рабочих, занятых в судостроительной промышленности.		
	Госзаводы	Частн. зав.	Всего	Госзаводы	Частные заводы	Всего
Англия . . .	350 000	250 000	600 000	110 000	100 000	210 000
Франция . .	300 000	350 000	650 000	60 000	50 000	110 000
Италия . . .	100 000	150 000	250 000	50 000	50 000	100 000
САС Штаты .	150 000	350 000	500 000	70 000	250 000	320 000
Итого. .	900 000	1 100 000	2 000 000	290 000	450 000	740 000

Если принять во внимание, что количество занятых рабочих в военной промышленности было в довоенный период в этих странах в четыре-пять раз меньшим, приведенные цифры дают общее суммарное представление об увеличении количества рабочих, занятых на кадровых военных заводах во время мировой войны. Они показывают значительный процент (в среднем 37%) рабочих, занятых в судостроительной промышленности по отношению к общему количеству рабочей силы, обслуживавшей войну. Этот процент должен быть еще больше увеличен, принимая во внимание то обстоятельство, что военное судостроение обслуживается кроме того значительным числом заводов общей военной и мирной промышленности, являющихся контрагентами военного судостроения (артиллерийские и снарядные заводы, общее машиностроение, электротехнические заводы, заводы мин заграждения и торпед, заводы точной механики и оптики и т. п.)

Вместе с этим нужно отметить, что приведенные цифры охватывают лишь кадровые военные заводы, развернутые во время войны, и, таким образом, не дают исчерпывающего представления об общем балансе рабочей силы, обслуживавшей мировую войну 1914—1918 года.

---

[1]) Цифровые данные приводятся по работе С. Вишнева «Военная промышленность иностранных государств», издание Отдела военной литературы ГИЗ'а 1930 г.

Несмотря на большие успехи, достигнутые в настоящее время в деле сращивания и ассимилирования военных и мирных отраслей производства в иностранных государствах,—количество рабочих и в послевоенное время в специально-военных отраслях производства и, в частности, в военном судостроении — продолжает оставаться еще довольно значительным.

Численность рабочих по основным отраслям военного производства в 1929 году.

(В тысячах человек).

	Англия.	С. А. С. Штаты.	Франция.	Япония.	Италия.	Чехо-Словакия.	Польша.
Военное судостроение	75	70	40	60	20	—	1
Артиллерийск. оруд.	20	15	25	15	10	7	1
Стрелковое оружие	10	10	14	10	7	10	10
Порох и взрывч. вещ.	10	6	6	6	5	8	8
Снаряды, патроны и трубки	10	5	10	10	7	15	15
Военное самолетостроение	10	6	12	5	3	4	2
Авиационные моторы	8	15	10	5	5	4	2
Прочие отрасли	7	8	8	4	3	7	6
Итого	150	135	125	115	60	55	45

Таблица показывает значительный удельный вес рабочей силы военного судостроения в общем балансе рабочей силы военного производства таких стран, как Англия, С. А. С. Штаты, Япония (около 50%), Франция и Италия (около 30%). Эти цифровые данные кроме того отражают специфические особенности подготовки к будущей войне военной промышленности различных капиталистических стран в отношении отдельных ее отраслей.

Если, кроме всего сказанного учесть, также и то, что в настоящее время «так же, как народ превратился во временно демобилизованную армию, вся промышленность капиталистических государств становится системой временно демобилизованных военных заводов»,—можно на этой основе понять современные тенденции развития проблемы личного состава промышленности и условия успешного ее разрешения.

При планировании подготовки к будущей войне в условиях Советского Союза, в этом вопросе также должны быть учтены специфические, социально-экономические и военные

особенности нашей страны, нашей плановой системы народного хозяйства, подготовки квалифицированной рабочей силы в наших условиях, особенности развития наших вооруженных сил и системы их вооружения, особенности нашего соотношения между сухопутными и морскими силами и между отдельными родами оружия, входящими в их состав.

На путях к успешному разрешению проблемы личного состава морских сил и промышленности, строющей военно-морские силы, необходима теоретическая и практическая работа, идущая по линиям:

1) установления норм комплектования морских сил личным составом во время войны, исчисленных, исходя из оперативной необходимости и производственных возможностей их полного развертывания на основе расширенного воспроизводства — по отдельным классам судового состава, по морским воздушным силам, по береговой обороне; установление на этой же основе норм комплектования в/м промышленности рабочей силой;

2) исчисления общих планов потребности морских сил в личном составе и потребности в/м промышленности в рабочей силе, согласованных с общими планами комплектования армии и потребностями всего народного хозяйства во время войны;

3) установления каналов, по которым течет подготовка и накопление резервов личного состава морских сил и промышленности в мирное время, и форм их организационной перестройки во время войны (военно-морская школа, гражданские учебные заведения, подготовка по линии военно-морских секций Осоавиахима, допризывная в/м подготовка, ФЗУ, Институты Труда, фабрики-школы и т. п.). Сюда входят также мероприятия по рационализации и качественному улучшению существующей работы в этом направлении.

VI. Ведение морских операций.

Если в борьбе на море в период предшествовавший мировой войне,— оперативное обеспечение выполнения морской силой поставленных ей задач достигалось методом предварительного осуществления владения морем путем уничтожения или заблокирования неприятельского флота;—если в этот период само проведение целевых морских операций мыслилось лишь в рамках «использования владения морем»,—то критика теории владения морем, приводящая, в свете опыта мировой войны, к выводам о невозможности в современных условиях осуществления предварительного обеспечения морских операций,—выдвигает на первый план необходимость исследования современных методов ведения операций на морском театре в условиях непосредственного оперативного обеспечения.

Такое положение в корне изменяет самую сущность методов ведения операций на море. И если раньше все вопросы борьбы на море решались достижением результатов войны в генеральном бою между флотами противников, то совершенно иное положение в отношении достижения решительных результатов в современной обстановке морской войны.

Невозможность осуществления предварительного обеспечения ведения морских операций, приводящая к необходимости непосредственного их обеспечения, чрезвычайно усложняет военно-морское оперативное искусство. Так называемые, обеспечивающие направления в этих условиях, как показывает опыт мировой войны, могут приобретать несвойственное им большое оперативное значение, часто затмевающее интересы главного операционного направления—самую целеустремленность операции.

Необходимость обеспечить проведение целевой операции непосредственным охранением, поддержкой и прикрытием сил, предназначенных для ее выполнения, от надводного, подводного и воздушного противника ведет к значительному наслоению методов обеспечения, делает операцию громоздкой и многозвенной и чрезвычайно усложняет, как самый расчет операции, так и управление ею в ходе ее проведения.

Уже и мировая война на море выдвинула на исключительное место по своему объему и существу вопросы непосредственного оперативного обеспечения, а намечающиеся современные тенденции развития военно-морского оперативного искусства, показывающие—с какими сложными вопросами исключительной трудности приходится иметь дело при оперативных расчетах обеспечения,—ставят во всей полноте вопрос о необходимости теоретического исследования и практической разработки специального учения о ведении морских операций, свободного от теоретических шор метода борьбы за владение морем.

Очень показательной, с точки зрения наслоения методов обеспечения, является уже одна из первых операций германского флота в начале мировой войны,—операция 3-го ноября 1914 года.

Начальник германского Морского генерального штаба 20-го окт. 1914 года телеграфировал Командующему Флотом Открытого Моря о необходимости послать крейсер-заградитель в сопровождении подлодки для минной постановки у Фирт-оф-Форта.

Предшествовавший этой операции поход 17-го октября крейсера *Кольберг* и заградителя *Наутилус* для аналогичной цели,—когда эти суда, встретив в море английский отряд, принуждены были вернуться, не выполнив своей задачи,—убедил морское командование в необходимости обеспечения минной постановки поддержкой крупных сил Флота Открытого Моря, и вся операция была задумана в следующем виде.

Минное заграждение у Ярмута должно было быть поставлено с быстроходных легких крейсеров под прикрытием I и II группы разведчиков и флотилии быстроходных миноносцев. I и III линейные эскадры, III и IV группы разведчиков и остальные флотилии быстроходных эсминцев должны были занять позиции в 40 милях к Nord'у от плавучего маяка Тершеллинг, к West'у—располагалась дозорная линия подлодок.

Обратный поход флота в свою базу должен был быть обеспечен своевременным донесением воздушной разведки, а все оставшиеся в базах корабли должны были находиться в полной готовности к выходу для поддержки своего флота в случае необходимости. Для отвлечения внимания противника от минной постановки легких крейсеров,—линейные крейсера должны были предпринять обстрел английского побережья.

Эта операция,—в ходе которой германский флот входил в безрезультатное соприкосновение с английскими легкими силами,—была проведена 3-го ноября 1914 года и вошла в историю как «операция германских крейсеров по обстрелу Ярмута».

Минная постановка, в связи с неточным определением места заграждения и опасением английских мин, была произведена не в том районе, где она первоначально была предположена, при чем линия заграждения приняла неправильную форму, а мины были поставлены на 2—3,5 метра ниже уровня малой воды.

Постановка мин была быстро обнаружена противником, и через 4 часа после окончания операции немцы перехватили открытое радио англичан, сообщавшее о районе заграждения и времени его постановки.

Линейные крейсера, обстреливавшие английское побережье, в ходе операции не могли рассчитывать на поддержку в случае необходимости своих главных сил, так как последние находились от них в расстоянии около 100 миль, и повернули на обратный курс в свои базы еще до получения радио об окончании операции по обстрелу.

В конце операции при пересечении германскими крейсерами дозорной линии своих подлодок у Тершеллинга одна из лодок вышла в атаку против своего крейсера и лишь в последний момент опознала его, а крейсер *Иорк*, шедший после окончания операции в Вильгельмсгафен, взорвался на собственном минном заграждении.

Таким образом, в замысле и в ходе выполнения этой операции, отмечаются следующие характерные, в отношении обеспечения, обстоятельства:

1) — наслоение различных видов обеспечения в операции, привязавшее к участию в прикрытии незначительной минной постановки почти все силы германского Флота Открытого Моря;

2) — расположение на главном (целевом) операционном направлении второстепенных сил, а на обеспечивающих (нецелевых) направлениях главных сил;

3) — характерен также факт утери первоначальной основной перспективы операции (минная постановка) в связи с разработкой сложных мероприятий по ее обеспечению (обстрел побережья, выход легких и главных сил, расположение подлодок на позиции, готовность к выходу почти всех сил германского флота). Показательно, что и в исторической перспективе операция эта значится и трактуется, как «обстрел Ярмута 3-XI — 1914 г.» (См., например: Гельмерсен — «Операции на западных театрах» и Корбетт—«Операции английского флота в мировую войну»);

4)—характерно также и то обстоятельство, что, несмотря на разработанные сложные мероприятия по ее обеспечению, — операция практически все-же не была обеспечена в достаточной степени и

5)—даже при отсутствии сколько нибудь серьезной помехи со стороны противника, операция закончилась неудачей.

Если обратиться к последующему опыту мировой войны на море, то и здесь мы увидим, хотя и несколько иную, чем в описанной операции, но в основном, аналогичную картину наслоения методов обеспечения.

Как известно, в основу операций германского флота вначале мировой войны была положена идея т. н. «Kräfteausgleich»—пред-

варительного уравнения в силах Hochseeflotte с Grand Fleet'ом для последующего генерального боя в открытом море, который должен был привести, по замыслам командования, к решению всех вопросов войны на море.

Оперативный приказ германскому Флоту Открытого Моря для театра войны Северного моря гласил:

«1. Целью операций должно быть: ослабить английский флот наступательными операциями против сторожевых и блокирующих Германскую Бухту сил, а также применяя минные заграждения и, если возможно, подлодки, вплоть до английских берегов.

2. Когда, вследствие таких операций будет достигнуто уравнение сил, по готовности и сборе всех сил, должно пытаться ввести наш флот в бой при благоприятных обстоятельствах. Если благоприятный к бою случай представится раньше, то он должен быть использован.

3. Война против торговли должна вестись согласно призовому праву. В каком размере она ведется в отечественных водах—предоставляется усмотрению командующего Флотом Открытого Моря.

Предназначенные для войны против торговли вне отечественных вод суда должны выйти как можно раньше».

(О. Гроос, «Война на море 1914—1918 г. г.». Том I, стр. 60).

Эта идея—уравнения сил для последующего решительного боя—базировалась на предположении германского Морского Генерального Штаба, что англичане предпримут ближнюю блокаду Германской Бухты, когда германский флот мог вести операции против английских блокадных сил с надеждой на успех.

Таким образом, в случае вывода из строя в результате этих операций части английского флота,—Hochseeflotte рассчитывал в последующем найти окончательное решение всех вопросов войны—в бою в открытом море с оставшейся частью английского флота.

В своем вступлении к 1-му тому «Операций английского флота в мировую войну»—Корбетт пишет по этому поводу:

«...За последние годы под влиянием неверного понимания истории установился взгляд, что первейшая задача флота состоит в отыскании и уничтожении главных сил неприятеля. Взгляд этот, скорее эмпирический, чем исторический, был наиболее всего усвоен в Германии, в стране, где он не мог быть проверен на практике истории. Наш противник настолько проникся этим взглядом, что это оказало существенное влияние на его морскую политику...». (стр. 25).

Отказ англичан от метода ближней блокады, нарушивший оперативные расчеты германского морского командования,—заставил германский флот в первый период войны ограничиться операциями по постановке активных минных заграждений вблизи английских берегов на вероятных путях следования английского флота и обстрелом неприятельского побережья, с целью вызвать таким образом и навлечь на свои главные силы часть Grand Fleet'a.

Кроме того, в первый период войны, в океанах вела операции германская крейсерская эскадра Шпее против английской морской торговли.

Выяснившаяся неудача первоначального оперативного замысла заставила германское морское командование уже в ходе войны искать новых методов ведения операций.

Тем не менее, в течение всего 1915 года продолжаются периодические выходы германского Флота Открытого Моря из своих баз с надеждой встретить часть сил противника и дать им бой в выгодных для себя условиях. Однако, район действия Hochseeflotte не распространяется далее 120 миль от Гельголланда с тем чтобы, в случае появления превосходных сил противника, успеть уйти в свои базы.

К таким операциям относятся выходы Флота Открытого Моря или части его: 17 и 21 апреля, 17 и 30 мая, 9 июня, 5 июля, и 14 сентября 1915 года. В феврале—марте 1915 года начинается также подводная война против английской морской торговли.

Такие операции германского флота продолжаются в течение первой половины 1916 г. и после вступления в командование адмирала Шеера.

Несколько изменяются лишь методы ведения операций в связи с полученным опытом в 1915 г., однако, основная идея Kräfteausgleich остается в силе.

Предпринимаются демонстрации уже в более отдаленных районах моря, поддерживаемые выходом германского флота, с целью навлечь часть сил противника на свои соединенные главные силы. Основная установка германского морского командования сводится попрежнему к стремлению разбить противника по частям, но теперь,—уже введя в действие все свои морские силы: надводные, подводные и воздушные.

Боевые операции германского флота 1916 г. представляют особенный интерес и с точки зрения методов оперативного обеспечения, так как они являются самым значительным боевым опытом надводных флотов за весь период войны 1914—18 г. г.

К этому году относятся:—совместные операции на море надводных, подводных и воздушных сил, Ютландский бой, окончательный отказ Англии от лондонской декларации о блокаде и, наконец, решительные выводы германского морского командования о необходимости—неограниченной нормами международного права—беспощадной подводной войны на морских сообщениях союзников.

Боевой опыт действий подлодок в 1915 г., еще в конце этого года, склонил германское морское командование к мысли о начале неограниченной подводной войны против морской торговли союзников с начала 1916 года. Однако, в связи с ходом дипломатических переговоров с Америкой, а впоследствии (в апреле 1916 г.), в связи с решительной нотой САСШтатов по поводу потопления *Sussex*'а,—неограниченная подводная война в 1916 году была сорвана, и германское морское командование, по настоянию своего правительства, принуждено было ограничиться ведением подводной войны в рамках призового права.

В связи с этим, в начале 1916 г. вновь встал вопрос об использовании Hochseeflotte для активных операций в открытом море против английского флота.

Недовольство общественного мнения Германии кажущейся пассивностью своего Флота Открытого Моря; тяжелое положение германских армий на сухопутном фронте во время кровопролитных Верденских боев; желание самого личного состава флота в активных операциях против флота противника оправдать свое существование; отсутствие в течение первых лет войны непосредственной угрозы англичан северному побережью Германии и, наконец, кажущаяся возможность успеха в этот период первоначального замысла командования в случае разделения главных сил английского флота (что, по полученным разведывательным данным, повидимому, имело место),—все это вынуждало германское морское командование к расширению деятельности Hochseeflotte в 1916 году.

Кроме того, в этом году перед германским командованием открывались большие, нежели раньше возможности в связи с увеличением германских морских сил вошедшими в строй подводными лодками и цеппелинами и улучшившимся оборудованием германских морских баз.

Ряд выходов английского флота,—предпринятых Адмиралтейством с целью принудить немцев держать свой флот в Северном море и тем облегчить положение русского Балтийского флота, восстанавливавшего в этот период центральную минно-артиллерийскую позицию,—действительно имел место.

Вступивший в командование германским флотом в начале этого года (вместо смененного фон-Поля) — адмирал Шеер в намеченных им оперативных разработках,—в поисках обеспеченного выполнения флотом поставленных ему задач,—большое внимание уделил именно совместным операциям всех классов судов надводного и подводного флотов при участии в операциях и морских воздушных сил.

В апреле 1916 г. были подтверждены данными разведки сведения германского Морского Штаба о разделении главных сил английского флота. Одна часть Grand Fleet'а, по разведывательным данным, находилась в походе у норвежских берегов, часть флота у Hoofden и часть сил—в гаванях юго-восточной части Англии.

В связи с полученными сведениями, было решено произвести набег линейными крейсерами на английские порты Ярмут и Ловестофт.

Операция эта, предпринятая в порядке совместных действий наличных надводных, подводных и воздушных сил, имела своей задачей заставить выйти одну из разъединенных частей английского флота в море и навести ее под удар соединенных главных сил германского Флота Открытого Моря. Операция обеспечивалась минными заграждениями у входов в порты Англии и нахождением подлодок у выходов из Firth of Forth.

Главные силы Hochseeflotte являлись обеспечением отхода от неприятеля линейных крейсеров, которые и должны были навести преследующий отряд противника на свои соединенные силы.

Операция была произведена в течение 24 и 25 апреля 1916 года, однако, она не достигла своей цели, и германский флот, после обстрела английских портов, вернулся в свои базы, так и не войдя в соприкосновение с противником.

В мае германское морское командование рассчитало операцию с аналогичной целью с производством демонстрации у Сендерланда.

Разработка операции и ее обеспечения была произведена в духе предыдущей, однако, вследствие свежей погоды, продолжавшейся в течение двух недель, командование принуждено было отказаться вовсе от воздушной разведки, так как к этому времени кончался срок нахождения на позициях подводных лодок, высланных туда заблаговременно. Кроме того, был изменен первоначальный замысел, и, вместо налета на Сендерланд линейными крейсерами, было намечено производство демонстрации у норвежских берегов.

Выход германского флота 30-го мая 1916 г. для производства операции, как известно, привел к бою с соединенным английским флотом у Скагеррака и показал германскому морскому командованию, что каждая его сколько нибудь значительная попытка навлечь часть сил противника на свои главные силы, поставит германский флот перед необходимостью встречи в открытом бою с английским Grand Fleet'ом в целом в невыгодных для немцев условиях.

Такие результаты приводят, наконец, германское морское командование к отказу от поисков решения войны на море надводными силами. И хотя и во вторую половину 1916 г. все еще продолжаются ближние выходы Hochseeflotte из своих баз, но делается это скорее с целью поддержать и сохранить престиж германского Флота Открытого Моря, нежели с серьезными оперативными намерениями.

18-го августа 1916 г. происходит еще один большой выход германского флота для обеспечения обстрела Сендерланда, но теперь уже германское морское командование не рассчитывает больше на встречу с частью английского флота и, получив сведения об его выходе, возвращает свой флот в базы, не закончив даже начатую уже операцию.

Выход 18-го августа был последним большим выходом Hochseeflotte, если не считать отдельных выходов его, происшедших позже с более ограниченными целями и в меньшем составе сил. К числу таких выходов относится поход 8-го октября 1916 г. для обеспечения сил, имевших задачей снять с мели подлодку [1]).

Во вторую половину 1916 года новое решение германское морское командование уже отчетливо видит в неограниченной подводной войне, подготовка к которой идет полным ходом. Разрабатываются планы операций по проведению подводной блокады Англии, форсируется судостроительная промышленность для усиления нового строительства подводных лодок, на вновь вступающие в строй

---

[1]) Следует отметить, что выходы Hochseeflotte в 1916 г. почти всегда, обычно, сопровождаются потерями. Так, при выходе 24-го апреля—в самом начале операции подорвался на английском минном заграждении линейный крейсер *Зейдлиц* и, значительно поврежденный, принужден был вернуться в базу. При выходе 18-го августа — *Вестфален*, получивший попадание торпедой от английской подлодки,—принужден вернуться в базу. Наконец, при выходе 8-го октября, для снятия с мели подлодки были подорваны 2 линкора: *Кронпринц* и *Гроссер Курфюрст*.

лодки назначается квалифицированный личный состав даже за счет ослабления надводных сил.

Строительство подводных лодок в Германии и их убыль по годам [1]):

ГОДЫ	Вступило в строй	Погибло
1914 г.	11	5
1915 г.	52	20
1916 г.	108	22
1917 г.	87	65
1918 г.	85	87
Итого: . . .	343	199

С начала 1917 года начинается, наконец, давно требуемая морским командованием Ruchloser Unterseebootskrieg — беспощадная подводная война германских лодок, с целью уничтожить торговый тоннаж противника и прекратить продовольственное и военно-хозяйственное снабжение союзников морем.

Этот период продолжается с неослабной надеждой на успех до самого конца мировой войны и характеризуется энергичным крейсерством большого количества подводных лодок на всех торговых путях союзников и налетами воздушных сил на английское побережье.

Hochseeflotte, начиная с этого периода и до окончания войны, превращается, по сути дела, во флот охраны Deutsche Bucht.

Он защищает германские порты и прикрывает траление минных полей для обеспечения выходов германских подводных лодок из баз на боевую работу и обратного их возвращения в базы для пополнения запасов, ремонта и отдыха личного состава.

По образному выражению самих немцев, Флот Открытого Моря в этот период являлся лишь рукоятью меча, направленного против союзников, клинком которого была подводная война.

Наиболее интенсивные операции надводных сил флота в этот период развиваются на границах минных полей, поставленных у германского побережья и у входов в базы, где происходит непрерывная борьба за траление вспомогательных сил обоих противников.

---

[1]) Эта и следующая таблица суммированы по данным, приведенным в работе Михельсена: «Подводная война». Среднее число германских подводных лодок одновременно в море, в базе и в ремонте у Михельсена приводится и по месяцам, где еще более ярко видно усиление подводной войны с началом 1917 года.

Среднее число германских подводных лодок одновременно в море, в базе и в ремонте по годам на театрах.

Театр и годы	Количество подводных лодок			
	В море	В базе	В ремонте	Сумма
Северное море:				
1914 г.	3	13	5	21
1915 г.	5	6	9	20
1916 г.	6	7	14	27
1917 г.	24	5	28	57
1918 г.	21	2	35	58
Фландрия:				
1915 г.	3	10	2	15
1916 г.	5	11	1	17
1917 г.	10	21	3	34
1918 г.	7	10	4	21
Балтийское море:				
1914 г.	1	3	1	5
1915 г.	1	2	2	5
1916 г.	2	3	3	8
1917 г.	2	2	2	6
Адриатика:				
1916 г.	5	1	6	12
1917 г.	10	1	18	29
1918 г.	10	1	20	31
Константинополь:				
1915 г.	1	2	1	4
1916 г.	1	3	1	5
1917 г.	1	1	2	4
1918 г.	1	1	1	3
Подводные крейсера:				
1918 г.	4	1	3	8
Общий итог:				
1914 г.	4	16	6	26
1915 г.	10	20	14	44
1916 г.	19	25	25	69
1917 г.	47	30	53	130
1918 г.	43	15	63	121

Крейсерские и главные силы обоих флотов, как правило, выполняют лишь вспомогательные задачи охраны, обороны и прикрытия и располагаются на обеспечивающих операционных направлениях [1]).

Для разработки учения о ведении морских операций, необходимо условиться об основных установках по вопросу о методе исследования и установить также и некоторые исходные положения по существу, которые должны дать отправную точку зрения при работе над материалом, подлежащим разработке.

Этим материалом для исследования теоретических обоснований и вывода заключений по вопросам ведения морских операций является, бесспорно, исторический опыт морских войн прошлого периода, в частности, и в особенности, опыт мировой войны на море.

Самостоятельная, позитивная работа над военно-морским опытом прошлого имеет своей задачей установить закономерность в происходящих изменениях форм и методов ведения войны на море и вскрыть (нащупать) объективную логику их дальнейшего исторического развития.

При этом совершенно необязательно, во всех случаях, для прикладных целей современности, ворошить тысячелетние памятники прошедшей практики и опыта ведения войн на море. Исследователь может ограничить свое рассмотрение прошедшей истории лишь той ее частью, которая относится к ближайшему к нам новейшему времени, так как именно эта эпоха зарождения, развития и отмирания теории владения морем содержит в себе необходимый материал, свидетельствующий о количественных изменениях и качественных «скачках» в развитии и совершенствовании современного оружия и современных форм и методов ведения войны на море.

Вместе с тем, лицо истории нужно повернуть вперед, чтобы, исследуя прошлый опыт и детализируя настоящее, — обосновать предвидение будущего, так как именно этим оправдывается смысл такой работы над прошлым опытом.

Таким образом, фиксируется необходимость самостоятельного исследования, базирующегося на анализе прошлого опыта (главным образом, опыта мировой войны) и понимании современных (послевоенных) изменений в обстановке войны на море.

---

[1]) Подробно операции германского флота изложены в статьях: И. Лудри — «Подводная война в 1916 г.» — «Морской Сборник» № 7 за 1926 г.; Л. Белецкий — «Использование немецких подлодок в первую половину 1917 г.» — «Мор. Сб.» № 7 за 1927 г.; в работе Гельмерсена — «Операции на западных театрах» — РИО Морских Сил РККА и в моих двух статьях: «Подводная война в 1915 г.» — «Мор. Сб.» № 6 — за 1926 г. и «Боевые операции в Северном море в 1916 г.» — «Мор. Сб.» № 6 за 1927 г. Из иностранных трудов по мировой войне см. — Михельсен — «Подводная война» и официальная английская и немецкая история войны на море в известных работах Корбетта и Грооса.

Однако, это исследование отнюдь не является научной работой «вообще»; оно должно быть целеустремлено вскрытием особенностей ведения морских операций в конкретных условиях наших задач, наших вооруженных сил и наших морских театров.

Между тем, в нашей военно-морской литературе (в том числе и дореволюционной) налицо почти полное отсутствие самостоятельного обсуждения военно-морского опыта прошлого в приложении к нашим условиям борьбы на наших морских театрах и сообразованного с возможностями нашей материальной и технической базы военно-морского строительства, — с попытками обобщить (синтезировать) этот опыт для практических потребностей нашей борьбы на море.

Мы не имеем своих собственных, сколько нибудь серьезных капитальных работ по теории ведения войны на море и ориентируемся на обсуждение опыта и обобщающие выводы из него, данные в иностранных, главным образом, в английских источниках и трудах, разрабатывающих теорию морской войны. При этом, преподанные в этих иностранных источниках выводы, сделанные, быть может, совершенно правильно для иных условий военно-морского строительства и борьбы на море на иных театрах,—воспринимались (а, пожалуй, воспринимаются и сейчас) часто совсем некритически без сознательного преломления чужого опыта и выводов из него в совершенно отличных условиях борьбы на других морских театрах.

В этом легко убедиться на опыте царской России, имевшей потуги ориентировать свое военно-морское строительство на создание морской силы, однородной силе ее вероятных противников на море, на отрыв от армии, на господство на путях сообщения и на владение морем или его оспаривание.

Морской министр, представляя царю 4/IV—1911 г. доклад с программой усиленного судостроения к 1916 году и с законопроектом о флоте,—в объяснительной записке к судостроительной программе писал:

«...Специализация вооруженной морской силы в зависимости от свойств театра определяется всецело возможностью операций на этом театре морской силы противника.

Если свойства театра не исключают возможности операций линейного флота противника в данном районе, то борьба с ним возможна только однородной силой, т.-е. линейным флотом...»

«...Только наличие однородной силы, ее качественные свойства, допускают идею борьбы, количественное же отношение определяет характер этой борьбы...»

«...Долженствующая быть построенной на Балтике морская вооруженная сила имеет задачей борьбу с германским флотом и создание такой обстановки, которая могла бы вывести вопрос о безусловном обладании Балтикой со стороны Германии в положение спорного, которое требует непременного уничтожения противопоставляемой силы для приобретения необходимого господства над морем...»

«...Только при условии такого господства получается возможность использования водного пространства, как наиважнейших в военном смысле путей сообщения, и могут быть решены все вопросы совершенно специального и частного характера в Финляндии и Прибалтийском крае...»

«...Поэтому вопрос о создании Балтийского флота совершенно не может быть решен какими бы то ни было представлениями о совместных действиях с армией или с идеей защиты, например, фланга этой армии и т. п. положениями...»

(Центрархив, дело Морского генерального штаба № 1535).

Судостроительная программа, законопроект о флоте и эта объяснительная записка достаточно ярко характеризуют самостоятельную стратегию Морского министерства и Морского Генерального Штаба, ни в какой степени не сообразованную с задачами армии и ориентированную шорами теории владения морем.

Несмотря на то, что такая стратегия и могла вытекать из империалистической политики дореволюционной России, находившей свое внешнее выражение в военно-морском строительстве, в т. н. «активно-проливных идеях», несмотря также на то, что в условиях, предшествовавших мировой войне, теория владения морем имела пока еще свой raison d'être, — налицо, однако, механическое перенесение чужих, в данном случае английских, идей на чуждую этим идеям почву, с полным недоучетом особенностей ведения операций на русских морских театрах и наличной материально-технической базы военно-морского строительства.

Отсюда — второй по величине в Европе и первый в мире по темпу роста — морской бюджет и... крах русской морской политики в Балтике и на Черном море.

Мы далеки, однако, от того, чтобы считать чужой опыт в какой бы то ни было степени бесполезным для нас. Для наших практических целей этот опыт должен быть нами в максимально возможной степени обсужден и использован. Вряд-ли возможно поэтому возражать против необходимости издания серьезных капитальных переводных или компилятивных работ, особенно в условиях общей бедности нашего военно-морского книжного рынка; — однако, следует категорически протестовать против механической пересадки чуждых идей на нашу почву без детального и тщательного учета особенностей, определяющих нашу военно-морскую политику и методы ведения войны на наших морских театрах.

Одновременно нужно всемерно стимулировать самостоятельное обсуждение в/м. опыта прошлого, с тем, чтобы за чужим опытом не потерять своих собственных перспектив, с тем, чтобы уметь во-время отделить общее от особенного, — условия, определяющие характер ведения войны на море со стороны его наиболее общих признаков от специфических признаков, присущих только для определенных частных условий.

Научный метод подхода к исследованию вопросов войны на море требует тщательного учета опыта других стран, однако, при совер-

шенно насущной необходимости одновременного учета всех факторов, характеризующих особенности конкретных условий той страны (обстановки), относительно которой целеустремлено исследование.

Задача исследователя состоит в том, чтобы уметь приложить извлеченные из обсуждения своего и чужого опыта общие и основные принципы изменений, вносимых современностью в методы ведения морских операций, к своеобразию тех условий экономики, политики и стратегии, которые даны в нашей конкретной обстановке.

Базируясь на опыте мировой войны на наших и западных морских театрах и общих тенденциях современного развития оружия, форм и методов ведения войны на море,—следует установить, как исходное положение для разработки исследования ведения морских операций: неправильность противопоставления слабейшей морской силой—сильнейшей—ее же оружия, ее методов ведения операций и ее тактики, так как в этом случае,—при прочих равных условиях,—все вопросы войны решаются в рамках (если можно так выразиться) «законов числа». Численность же на стороне сильнейшего.

Поэтому, вполне естественно, что уже первый период войны знаменовал собой крушение всех оперативных замыслов Германии на море, построенных на перспективе генерального сражения линейных флотов, после предварительного уравнения в силах. Германское морское командование уже вскоре после начала войны принуждено было искать новое оружие и иные пути для решения вопросов войны в определившейся иной, чем было предположено, обстановке.

Мировая война, в последующий период ее ведения, выдвинула в качестве нового оружия—подводные лодки и указала пути наиболее успешного использования этого оружия в форме проведения беспощадной подводной войны на морских сообщениях союзников.

На стороне Германии было то большое преимущество, что она первая в мировой истории войн выступила в борьбе на морских театрах с новым, не применявшимся до того, а впоследствии примененном в широчайшем масштабе,—подводным оружием, строительство которого в Германии достигло качественно и количественно большего совершенства, чем в других странах.

Кроме того, подводные лодки имеют еще и то непревзойденное преимущество, что они по самому своему характеру, как оружие,—нарушают, в прямом смысле этого слова,—законы числа в морской войне, так как нельзя противопоставить строительству подлодок—подлодки же [1]).

---

[1]) Следует сопоставить приводимые выше цифры действовавших подлодок с колоссальным количеством противолодочных средств различного рода, достигавших нескольких тысяч только в отношении численности судов, так или иначе обслуживавших борьбу с подлодками.

Союзникам необходимо было уже в самом ходе войны мобилизовать свои военно-морские научные силы, свою технику и производство для того, чтобы найти действительное оружие борьбы с подлодками в лице значительных противолодочных средств (и конвоев) и действительные методы применения этого оружия.

Исходя из сказанного, установки на строительство морских сил и их оперативное использование — уступающего в количестве сил на море противника—должны исходить не из расчета построить «полноценную эскадру» Grand Fleet'a (8—12 линкоров, 16—20 крейсеров, соответствующее количество флотилий эсминцев и т. д.) для решения всех возможных задач морских сил, не в расчете на оперативное использование такой полноценной эскадры «по всем правилам военно-морского искусства»,—но в расчете на нарушение законов числа в войне на море, исходя из поставленных военно-морским силам определенных задач и особенностей тех морских театров, на которых придется в ближайшее время решать эти задачи [1]).

Исходя из этой общей установки на строительство военно-морских сил уступающей — в количестве и составе материальных средств борьбы на море—стороны, при исследовании методов ведения морских операций, следует учитывать также, как исходные положения, особенности, характеризующие будущую войну на море со стороны ее наиболее общих признаков.

К числу этих особенностей, отличающих будущую войну на море от опыта предшествовавших войн, следует отнести—непрерывность боевых операций на морских театрах.

---

[1]) М. А. Петров в №№ 2, 3, 5, 6, и 7—8 «Морского Сборника» за 1928 год поместил ряд статей: «К постановке вопроса о малой войне», где предлагает в основу стратегического планирования т. н. «малого флота» положить множественность задач (стр. 37, 38, 40 и 41 «Морского Сборника» № 2).

План войны, на приведенной им схеме, развернут в 5 вариантов планов кампании и те в свою очередь—в 15 вариантов планов операций. Но и такой «широкий диапазон» планотворчества не удовлетворяет автора, и он предлагает следующее число вариантов планов операций получить от умножения этих 15-ти вариантов на общее число всех возможных задач от главного театра, развернув, в конечном счете, плоскость этого «произведения» в «объем» всей войны.

Общая цифра планов и задач, полученных таким образом, очевидно, будет близка к астрономической.

Такая подготовка и строительство морских сил по методу «объемной стратегии множества вариантов» дискредитирует первейшее требование целоустремленной подготовки к войне на море: — определенность задач морских сил, из которых вытекает определенная судостроительная программа и определенные задания промышленности. Автором дискредитируется также и самая возможность научного предвидения, обоснования и расчета при подготовке к ведению морских операций.

Такая «множественная» неопределенность и «объемная» путаница, в лучшем случае, могут привести только к «полноценной эскадре,» от которой мы считаем необходимым предостеречь.

(Более подробно—см. названные статьи М. А. Петрова и материалы дискуссии в Военно-Морской Академии по вопросу о «малой войне» на море).

Об этом говорит характер и тенденции развития современного военно-морского оружия,—значительное развитие быстроходных надводных судов, подводных лодок различных классов, торпедных катеров и всех классов морской авиации. Об этом говорит особенно и возможность расширенного воспроизводства средств морских сил и невозможность предварительного обеспечения морских операций.

В условиях будущей войны на море мы будем иметь значительно возросшую насыщенность операциями. Последний период мировой войны на море достаточно ярко подчеркивает это положение.

Начиная уже с периода борьбы за мобилизацию и оперативное развертывание морских сил—все время ведения войны—будут иметь место интенсивные операции быстроходных и «вспомогательных» сил флотов, налеты воздушных сил на флот, базы и побережье, действия подводных лодок на всем возможном протяжении морских театров.

Будет иметь место значительно возросшая плотность оперативного развертывания морских сил на основе увеличения средств борьбы на море на базе расширенного воспроизводства.

Эти положения относятся в особенности к ограниченным морским театрам, а следовательно, и к морским театрам Советского Союза.

Естественно, однако, что различный характер театров,—например, Черноморского театра военных действий (просторный театр «океанического» типа) и театра Финского залива (узкий и крайне пересеченный театр типа «широкой реки»),—в связи с различными задачами морских сил на этих театрах,—будут определять и различную плотность оперативного развертывания, но все же в значительно возросшей, в сравнении с прошлым периодом войн, прогрессии.

Усложнившаяся обстановка для ведения позитивных морских операций, в условиях непосредственного обеспечения, громоздкость и многозвенность сколько нибудь значительных наступательных операций, обуславливает оперативную хрупкость таких операций и подверженность их ударам противника на каждом слабом их звене, благодаря невозможности сделать все звенья сильными—в связи с неизбежной растянутостью операций по времени и рассредоточения сил наступающего противника по многим подлежащим обеспечению направлениям.

Наряду с этим, налицо значительно выросшие средства и увеличившаяся мощь обороны в войне на море в сосредоточении сил и усилий;—возможная инициативность обороны в выборе времени, объекта и формы удара; возможность противопоставить комбинированной рассредоточенной операции противника—комбинированный сосредоточенный удар по наиболее слабому звену неприятельской операции.

Однако,—отсюда вытекает необходимость достаточного обеспечения операций обороны мощными средствами разведки и наличием у обороняющегося сильной ударной группы морских сил для осуществления комбинированного удара.

К таким выводам приводит рассмотрение всех сколько нибудь значительных морских операций по опыту мировой войны на море и, особенно, одной из наиболее сложных позитивных морских операций—десантной операции па важнейших этапах ее осуществления (переход морем и высадка).

В заключении к своей работе «Операции на западных театрах», П. В. Гельмерсен пишет:

«Десантные операции должны быть отнесены к самым трудным и сложным боевым операциям. Для того, чтобы обеспечить себе возможность произвести высадку своих войск на неприятельском побережьи, необходимо предварительно лишить неприятельский флот возможности нападения на десантную экспедицию—как во время перехода ее морем, так и во время производства, самой высадки, а для этого единственным средством является достичь владения морем, т. е. либо уничтожить неприятельский флот, либо запереть его в гаванях. Другими словами, рискнуть на десантную операцию может только (!) тот, кто уже владеет морем» (стр. 283, разрядка наша).

Конечно, совершенно неверным является утверждение автора о том, что «единственным средством» обеспечения перевозки морем и высадки десанта является достижение «владения морем», так как из истории мы знаем об осуществлении десантных операций и без предварительного достижения владения морем, при непосредственном обеспечении перевозки и высадки десанта.

Совершенно неверным также является утверждение автора и о том, что «рискнуть на десантную операцию может только тот, кто уже владеет морем», так как в этом случае пришлось бы признать полную невозможность осуществления десантных операций в современных условиях войны на море, поскольку владение морем уже не может быть достигнуто, как это нами показано.

Можно согласиться с автором лишь в том, что действительно «десантные операции должны быть отнесены к самым трудным и сложным боевым операциям» — настолько, что даже сильнейшему на море противнику, пожалуй, придется много раз подумать и подсчитать перед тем, как решиться на осуществление сколько нибудь значительной десантной экспедиции в современных условиях значительно возросшей силы противодесантной оборонительной операции.

К особенностям будущей войны на море, отличающим ее от опыта прошлых войн следует отнести также выросшее значение подготовительных операций для создания благоприятного исходного положения для развертывания морских сил. Сюда относятся, в частности, все операции по оборудованию театров в военное время и по созданию и оборудованию операционных и маневренных баз флота.

Оставаясь в рамках общей теоретической постановки вопроса, — в отношении последних—следует подумать, наряду с другими меро-

приятиями, и об оборудовании их плавучими зенитными батареями, в современных условиях значительно выросшей воздушной опасности,—для возможного расширения плацдарма противовоздушной обороны. Так же стоит вопрос и в отношении усиления противовоздушной артиллерии на сторожевых и дозорных кораблях.

То же относится и к противокатерной артиллерии на береговых и морских установках.

В условиях будущей войны на море следует считаться с массовой потребностью тех и других калибров артиллерии для обеспечения более или менее устойчивой защиты баз.

В условиях исключительно большой насыщенности морских сил материальными средствами, следует отметить большое значение подхода к операции с ее материальной стороны, необходимость тщательных расчетов ведения операций на море и оперативного их обеспечения, насущную необходимость заблаговременно установить оперативные нормы (хотя бы в первом приближении), рассчитанные на основе опыта ведения морских операций в мировую войну,—нормы, конечно, динамические, в которые будущая война внесет коррективы.

В. Триандафиллов в своей работе «Характер операций современных армий» приводит следующую выдержку:

> «...Военные действия ведутся не лирикой и не декламацией, а определенными материальными средствами. Если цель не будет находиться в соответствии с имеющимися материальными средствами, то идея, заложенная в наш замысел, обратится в фразу и получит выражение в виде бесплодного размахивания кулаками; удара же, способного столкнуть противника и привести нас к венчающей операции оперативной победе, не получится»...
> (Свечин—«Стратегия» стр. 367)

и далее сам продолжает:

> «...Если тактическое искусство регулируется и ставится в известные шоры нормальной организацией тактических войсковых соединений (дивизии и корпуса) и выработанными для их действий уставными нормами, то для оперативного искусства никаких норм и отправных данных, которыми должен руководствоваться полководец при принятии решения,—не установлено или не признается. Эта область целиком предоставлена «талантам» полководца, его «интуиции», «чутью». На опыте старой русской армии можно увидеть все пагубные результаты постановки этого важнейшего вопроса в вождении войск в зависимость от капризов «интуиции» и «чутья» военноначальника. Многочисленные бесталанные, необеспеченные материальными средствами и связанные с большой кровью и малыми победами решения характеризуют всю деятельность русских генералов. Между тем оперативное искусство не только должно, но и может поддаваться известному расчетному обоснованию. Определенные боевые действия, из которых слагаются операции, требуют совершенно определенных материальных средств и людских усилий»...
>
> «...Но было бы ошибкой и рассматривать оперативное искусство, как, своего рода, бухгалтерию, было бы неверно оперативные решения превратить в простое арифметическое умножение. Материальные средства, потребные для каждого конкретного случая, находятся в зависимости не только от свойств оружия и арифметических чисел, характеризующих протяженность

фронта, но и от оперативной и тактической плотности неприятельского фронта, фортификационного усиления его позиций, качества, как своих, так и неприятельских войск и командного состава. Эти последние данные слишком изменчивы. Искусство вождя заключается в том, чтобы правильно учитывать оперативное значение всех этих изменчивых элементов обстановки и верно определить те материальные и людские ресурсы, которые нужны для разрешения данной конкретной задачи»... (стр. 178 — 179, разрядка наша).

Вряд-ли следовало в нашей работе цитировать эти выдержки или вообще говорить о значении и необходимости оперативных расчетов,— положения, казалось бы, ясного и бесспорного и самого по себе,— если бы к этому не вынуждала насущная необходимость.

Дело в том, что и у нас на морских силах у некоторых даже квалифицированных оперативных работников имеется ошибочное мнение о том, что ведение операций может строиться на т. н. «маневре» только, на «идее боя» или, еще того лучше, на «интуиции»— при пренебрежении к оперативным расчетам, которые отводятся на задний план.

Именно, исходя из необходимости предостеречь от ошибок «боевого идеализма», могущих иметь весьма серьезные последствия, при сколько нибудь значительном их распространении,—мы считали необходимым несколько остановиться и здесь на этом вопросе, которому, по сути дела, посвящена вся позитивная часть нашей работы.

* *
*

Заканчивая на этом нашу работу,—следует, в качестве некоторых общих заключений, зафиксировать следующие положения, вытекающие из приведенного материала:

1) Несоответствующее практическим потребностям борьбы на море—современное состояние разработки теории ведения морской войны. Все еще продолжающееся господство в нашей и иностранной современной военно-морской литературе—теории владения морем, как основной ориентирующей теории ведения войны на море. Недостаточная и неудовлетворительная «ревизия» этой теории, стоящая на невысоком принципиальном уровне.

Необходимость окончательного отказа в теории и на практике от методов борьбы за владение морем на основе принципиальной критики этой теории—с тем, чтобы расчистить пути для движения вперед военно-морской научной мысли для наших практических потребностей борьбы на море.

Одновременно с этим, не дожидаясь сколько нибудь законченной и совершенной во всех отношениях разработки новой теории,—необходимость пересмотреть в свете уже имеющегося материала, методы материального обеспечения ведения войны на море, методы обучения и комплектования личного состава военно-морских сил и методы ведения морских операций.

2) Научная работа по обоснованию новой положительной теории ведения войны на море,—базирующаяся на прошлом военном опыте и понимании происходящих в современности изменений в оружии,

формах и методах войны, вытекающих из общего развития производительных сил,—имеет своей задачей установить закономерность в происходящих изменениях и научно обосновать предвидение характера будущей войны на море, характера ее оружия, методов и форм ее ведения, так как именно этим оправдывается наличие и стимулируется дальнейшее развитие военно-морской науки и искусства ведения войны на море.

3) Подчеркивается утилитарность и активность (действенность военно-научной теоретической работы, руководящая роль военной теории и ее служебная для практики роль; опасность отрыва теоретических построений от почвы военного опыта и практики и от существующей материально-технической базы военно-морского строительства.

Подчеркивается необходимость при руководстве практической военной деятельностью, считаться в каждом данном случае с наличным развитием производительных сил, как с базой, на которой, быть может, уже теперь придется вести войну. Военная теория в этом смысле, в погоне за далеко ведущей перспективой не должна забывать о своей первостепенной обязанности в отношении руководства сегодняшним днем военной действительности.

Вместе с этим подчеркивается также необходимость для теории при руководстве «сегодняшним днем»—видеть и «завтрашний день» военной действительности для того, чтобы быть к нему готовым,—необходимость общих перспектив и опасность узкого «делячества» в теории и практике военного дела.

4) Необходимость ориентировать нашу военно-морскую научную мысль по наиболее передовым «опорным пунктам» современной военно-морской действительности; максимальное использование, при разработке нашей тактики и методов ведения морских операций, исторического опыта действий наиболее передовых по своему оперативно-тактическому уровню морских сил, в особенности же флотов уступающей в силах стороны на море с одновременной необходимостью, при изучении чужого опыта войн и чужих теоретических построений,—самостоятельного обсуждения и выводов, сообразованных с тщательным учетом особенностей нашей страны (ее политики, экономики, театров, человеческого материала, материально-технической базы и т. п.), относительно которой целеустремлено исследование.

5) Необходимость теснейшей совместной работы над исследованием новой положительной теории оперативного искусства—практических и научных работников военно-морских сил, для того, чтобы постоянно практикой и опытом боевой подготовки морских сил проверять теоретические положения и выведенные расчетные нормы оперативного искусства (в условиях мирного времени—в порядке военно-морских игр, учебных операций и маневров). Проверка эта, будучи взаимной, обогащает и теорию, и практику. Теорию—потому, что, возвращаясь к почве опыта, она вернее и крепче может обосновать свои выводы и поучения действительным, а не

воображаемым положением вещей. Практику—потому, что она получает в выводах и поучениях теории не отвлеченный и устаревший хлам, а проверенное и обоснованное опытом руководство для действия, ярким светом освещающее ее уже пройденный и только еще намечающийся путь.

* *
*

Естественно, что в рамках этой работы, я не дал исчерпывающих решений по всем поставленным в ней «в порядке постановки» вопросам, вытекающим из критики теории владения морем. Как уже говорилось, это и не входило в задачу настоящей работы, тем более, что большая часть поставленных вопросов является, по сути дела, проблемами, требующими приложения к ним коллективных значительных сил для того, чтобы решительно двинуть вперед их разработку, как в порядке исследования и разработки теоретического учения, так и в порядке практической работы штабов и служб.

Основную цель настоящей работы я видел в том, чтобы окончательно дезавуировать все еще продолжающую владеть умами теорию владения морем, в том также, чтобы расправиться попутно и с вытекающими из этой теории заблуждениями, значительно тормозящими успешность нашей практической работы.

